

**IMPACTO SOCIOECONÓMICO EN LOS PROCESOS DE IMPORTACIÓN -
EXPORTACIÓN POR EL TERMINAL MARÍTIMO DE BUENAVENTURA**

MARGARITA MARIA RAMÍREZ PÉREZ
Código: 2055126

**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE OCCIDENTE
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE MERCADEO Y NEGOCIOS INTERNACIONALES
SANTIAGO DE CALI
2010**

**IMPACTO SOCIOECONÓMICO EN LOS PROCESOS DE IMPORTACIÓN -
EXPORTACIÓN POR EL TERMINAL MARÍTIMO DE BUENAVENTURA**

MARGARITA MARÍA RAMÍREZ PÉREZ
Código: 2055126

**Pasantía para optar por el título de Profesional en Mercadeo y Negocios
Internacionales**

Director:
RAFAEL ANTONIO MUÑOZ AGUILAR
Economista, MG Administración

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE OCCIDENTE
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE MERCADERO Y NEGOCIOS INTERNACIONALES
SANTIAGO DE CALI
2010

Nota de aceptación

El trabajo de grado IMPACTO SOCIOECONOMICO EN LOS PROCESOS DE IMPORTACIÓN-EXPORTACIÓN POR EL TERMINAL MARÍTIMO DE BUENAVENTURA elaborado por MARGARITA MARÍA RAMÍREZ PÉREZ cumple los requisitos exigidos por la Universidad Autónoma de Occidente para optar por el Título de PROFESIONAL EN MERCADEO Y NEGOCIOS INTERNACIONALES.

Jurado

Jurado

Santiago de Cali, Mayo de 2010

Al ser supremo con quien cuento en todo momento, Dios. A mis padres, mi hermana y mi familia por sus constantes esfuerzos y acompañamiento durante el desarrollo de la carrera.

AGRADECIMIENTO

A la Universidad Autónoma de Occidente, a la Facultad de Mercadeo, al cuerpo docente de los diferentes semestres. Al Doctor Rafael Antonio Muños Aguilar, Director de Trabajo de Grado, por su persistente orientación y tiempo para hacer realidad este documento.

Agradezco también a la Asociación de Comercio Exterior ADICOMEX y a la señora María Teresa Peñaranda, por permitirme participar en su mesa de Comercio Exterior y darme la oportunidad de compartir con los empresarios de Valle de Cauca cuyo conocimiento me lleno de sabiduría y entendimiento en los temas de comercio exterior.

Al grupo de investigación GICAD pues sin su ayuda esta investigación no habría podido completarse.

CONTENIDO

	Pág.
GLOSARIO	11
RESUMEN	17
INTRODUCCIÓN	18
1. PRESENTACIÓN	21
1.1 ANTECEDENTES	29
1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	30
1.2.1 Objetivo General	30
1.2.2 Objetivos Específicos	30
1.3 JUSTIFICACIÓN	31
1.4 CAUSALES	32
2. MARCO TEORICO	33
2.1 LOS PROCEDIMIENTOS Y PROCESOS ADUANEROS DENTRO DEL MARCO DE LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS OMA Y EL COMERCIO INTERNACIONAL	34
2.1.1 Procedimientos	35
2.1.2 Procedimientos Aduaneros	36
2.1.3 Procesos	38
2.1.4 Procesos Aduaneros	40
2.2 La Organización Mundial de Aduanas OMA y el Convenio de Kyoto en la facilitación aduanera	42
2.2.1 El convenio internacional de Kyoto para la simplificación y armonización de los regímenes aduaneros	44
2.2.2 La OMC, UNCTAD y otros organismos internacionales que velan por la facilitación del comercio	45

3.	CAUSAS QUE INCIDEN EN EL ATRASO DE LOS PROCESOS DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN EN LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA	47
3.1	REFORMAS A LOS PROCEDIMIENTOS	56
3.2	TRAMITES DE VISTO BUENO Y DOCUMENTOS ANEXOS PARA LAS ENTIDADES EXTERNAS AL MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO	60
4.	PROBLEMAS COMUNES EN LOS PROCESOS OPERATIVOS DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN EN LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA	64
4.1	Procesos de importación en la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura	64
4.2	Procesos de exportación en la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura	76
5.	INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS PARA LA EVALUACIÓN DE EL NIVEL DE EFICIENCIA DE LOS PROCESOS DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN POR EL TERMINAL MARITIMO DE BUENAVENTURA	91
6.	METODOLOGIA	109
7.	CONCLUSIONES	110
8.	RECOMENDACIONES	111
	BIBLIOGRAFIA	112

LISTA DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1. Comercio con 13 países	25
Tabla 2. Comercio ALADI	25
Tabla 3. Importaciones CIF de la comunidad andina por zonas económicas	26
Tabla 4. Exportaciones FOB de la comunidad andina por zonas económicas	27
Tabla 5. Tiempos del proceso de importación del contenedores	50
Tabla 6. Tiempos del proceso de exportación de contenedores	62
Tabla 7. Costo promedio de contenedores de 20 y 40 pies en el proceso de importación.	76
Tabla 8. Sectores representativos para análisis del instrumento.	92

LISTA DE GRAFICOS

	Pág.
Grafico 1. Comercio de Colombia con el mundo	22
Grafico 2. Exportaciones No. Tradicionales US millones	22
Grafico 3. Principales Destinos da las exportaciones de Colombia en el año 2000	23
Grafico 4. Principales productos de exportación no tradicionales al mundo año 2000	24
Grafico 5. Principales productos de exportación no tradicionales al mundo año 2009	24
Grafico 6. Importaciones de la comunidad andina desde el mundo en el año 2009	26
Grafico 7. Exportaciones de la comunidad andina al mundo en el año 2009	27
Grafico 8. La ventanilla única al comercio exterior	58
Grafico 9. Proceso de importación de contenedores sociedad portuaria regional Buenaventura paso 1	68
Grafico 10. Proceso de importación de contenedores sociedad portuaria regional Buenaventura paso 2	69
Grafico 11. Proceso de importación de contenedores sociedad portuaria regional Buenaventura paso 3	70
Grafico 12. Proceso de importación de contenedores sociedad portuaria regional Buenaventura paso 4	71
Grafico 13. Proceso de importación de contenedores sociedad portuaria regional Buenaventura fin proceso	72
Grafico 14. Proceso de exportación de contenedores sociedad portuaria regional Buenaventura paso 1	81
Grafico 15. Proceso de exportación de contenedores sociedad portuaria regional Buenaventura paso 2	82
Grafico 16. Proceso de exportación de contenedores sociedad portuaria regional Buenaventura paso 3	83
Grafico 17. Proceso de exportación de contenedores sociedad portuaria regional Buenaventura paso 4	84
Grafico 18. Proceso de exportación de contenedores sociedad portuaria regional Buenaventura paso fin proceso1	85

GLOSARIO

OMA: Organización Mundial de Aduanas¹

Organización internacional fundada en 1952 bajo el nombre de *Consejo de Cooperación Aduanera*, que fue utilizado hasta el 2004, año en el que se cambió el nombre por el vigente. Dicha organización está dedicada a ayudar a los países miembros (174 países miembros), representados por las respectivas aduanas, a cooperar y estar comunicados entre ellos en materia aduanera.

Entre sus principales funciones está desarrollar consensuadas en procedimientos aduaneros, así como prestar asistencia y aconsejar a los servicios de aduanas.

La OMA (Organización Mundial de Aduanas) ha establecido una clasificación estándar a nivel internacional de productos llamado *Sistema Armonizado*, el cual es un modelo para la nomenclatura de los productos que tiene por objetivo la creación de un estándar multipropósito para la clasificación de los bienes que se comercian a nivel mundial. Es usado por la mayoría de los países para el cobro de impuestos de importación, recolección de estadísticas del comercio internacional, establecimiento de políticas arancelarias, manejo de reglas de origen y monitoreo de productos controlados.

El Sistema Armonizado utiliza una codificación de seis (6) dígitos y una estructura de clasificación de cuatro (4) niveles:

- Sección: 21 categorías
- Capítulos: 97 categorías
- Partida: más de 120 categorías
- Sub partida: más de 500 categorías

La clasificación de los productos se realiza por su origen (bien sea animal, vegetal, mineral) y su función. Los primeros dos (2) dígitos corresponden al capítulo, los dígitos tres y cuatro a la partida y los últimos dígitos a la sub partida.

¹ [en línea].< http://es.wikipedia.org/wiki/Organizaci%C3%B3n_Mundial_de_Aduanas>

Este sistema es utilizado por los países para poder definir sus aranceles correspondientes al momento de ingresar a otra nación y para que los países cuenten con estadísticas de las mercancías que se pueden considerar de interés ya sea para un país o un grupo de países.

OMC: Organización Mundial de Comercio²

Organización internacional encargada de las normas que rigen el comercio entre países. Los pilares en los que descansa dicha organización son los acuerdos que esta ha hecho, con el aval de la mayoría de los países que participan en el comercio mundial y ratificado por sus respectivos parlamentos. El objetivo de esta organización es ayudar a los productores de bienes y servicios, los importadores y exportadores a llevar adelante sus actividades.

Las funciones principales de la OMC (Organización Mundial de Comercio) son administrar los acuerdos comerciales de la OMC, realizar foros para negociaciones comerciales, tratar de resolver diferencias comerciales entre países, supervisar las políticas comerciales nacionales, brindar asistencia técnica y cursos de formación para los países en desarrollo y la cooperación con otras organizaciones internacionales (Banco Mundial y Fondo Monetario Internacional), para lograr una mayor coherencia entre la política económica y comercial a escala mundial.

Fue establecida el 1 de Enero de 1995 (cuenta con la participación de 153 Estados miembros), sustituyendo al GATT (General Agreement Tariffs and Trade – Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio).

Algunos de sus acuerdos más importantes administrados por la OMC son, Acuerdo General sobre Comercio y Aranceles (GATT), Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios AGCS (GATS), Acuerdos sobre los Aspectos de los Derechos de Propiedad Intelectual relacionados con el Comercio ADPIC (TRIPS), Acuerdos sobre Medidas Sanitarias y Fitosanitarias y Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio.

VUCE: Ventanilla Única de Comercio Exterior

Fue creada con el fin de facilitar y agilizar las transacciones internacionales y propiciar mejores condiciones de competitividad de los productos y servicios nacionales en el exterior.

² ¿Qué es la OMC? [en línea].< www.wto.org/indexsp.htm >

Es un instrumento informático que permite el trámite electrónico de las autorizaciones, permisos, certificaciones o vistos buenos previos exigidos por las respectivas entidades del Estado para la realización de las operaciones específicas de importación y exportación. El desarrollo informático que soporta la VUCE (Ventanilla Única de Comercio Exterior) garantiza la seguridad tecnológica y jurídica de los diferentes trámites al integrar la firma digital y pago electrónico en línea.

La VUCE está compuesta por tres módulos³

- Importaciones: tramite electrónico de licencias previas y registros de importación
- Exportaciones: Tramite electrónico de autorizaciones previas para exportación
- Formulario Único de Comercio Exterior (FUCE): Tramite electrónico para la inscripciones previas ante las diferentes entidades (cuenta con tres componentes, RUT-RUE, componente común y componente misional)

Para realizar trámites en cualquiera de los módulos es indispensable estar registrado en el sistema.

ACEPTACIÓN ADUANERA: Base gravable del impuesto de importación que se constituye por el valor de los bienes objeto del despacho en la aduana de salida.

ACUERDOS COMERCIALES: Contratos entre dos o más países, mediante los cuales se regulan materias estrictamente comerciales. Tienen carácter de tratados arancelarios para procurar ventajas y seguridad en las aplicaciones de las tarifas y regímenes aduaneros que afectan a los contratantes.

CRÉDITO A LA EXPORTACIÓN: Crédito destinado al financiamiento de exportaciones. Las modalidades más frecuentes son: pre financiación, post financiación y la financiación de inversiones para exportar.

DECLARACIÓN DE ADUANA: Se denomina así al formulario impreso, debidamente cumplimentado por el importador/exportador que tiene como objetivo principales: permitir la liquidación y el cobro de los derechos, impuestos u otros gravámenes que se deba pagar por las mercancías, y fiscalizar la importación/exportación de mercancías sujetas a limitaciones y/o protecciones (flora, fauna) y/o prohibiciones y/o exenciones (derechos).

³ Ministerio de Comercio, Industria y Turismo

DEPOSITO ADUANERO: Son recintos, bajo el control de la Aduana en el que las mercancías no abonan derechos de importación. Se usan sobre todo cuando un importador no sabe cuál será el destino final de la importación. Se permiten las mismas operaciones que en las Zonas Francas.

DERECHOS DE ADUANA: Impuestos que gravan las mercancías que ingresan a un país. Están establecidos en el arancel aduanero y/o en la legislación vigente.

DIVISA: Medio de pago internacional representado por una moneda extranjera emergente de los créditos que un país tiene contra otro por el suministro de mercancías, capitales o servicios, o por las autorizaciones que éste le haya conferido para efectuar pagos girando temporalmente en descubiertos.

EMBALAJE⁴: Protección de las mercaderías durante todas las operaciones de transporte y manejo que supone el proceso de exportación, de modo que lleguen a manos del cliente final, en el extranjero, en las mejores condiciones.

EMBARQUE⁵: Carga en un vehículo o nave.

ENCLAVE⁶: Territorios que no forman parte del área política de un país, y que por conveniencia de administración se incorporan al sistema aduanero de éste. Los enclaves pueden, por consiguiente, ser exclusiones o enclaves de otros países o áreas políticas independientes.

ENVASE: Contenedor interior o exterior con que normalmente se presentan las mercancías, siempre que éste sea común o usual en el comercio internacional.

EXPORTACIÓN: Desde un punto de vista comercial se entiende por tal la salida de una mercancía de un territorio aduanero, ya sea en forma temporal o definitiva.

INCOTERMS⁷: Son reglas internacionales para la interpretación de los términos comerciales fijados por la Cámara de Comercio Internacional. Su objetivo es

⁴ Glosario de términos utilizados en comercio internacional. [en línea].< <http://www.mujeresdeempresa.com/comercio/comercio050205.shtml> >

⁵ Ibid

⁶ Ibid

⁷ International Commerce Terms. [en línea].< <http://www.businesscol.com/comex/incoterms.htm> >

establecer criterios definidos sobre la distribución de gastos y transmisión de riesgos, entre exportador e importador. Hay 13 términos: EXW, FAS, FOB, CFR, CIF, DES, DEQ, DAF, DDP, DDU, FCA, CPT, CIP. Los Incoterms regulan: la entrega de mercancías, la transmisión de riesgos, la distribución de los costes, los trámites de documentos. Pero no regulan: la forma de pago ni la legislación aplicable. Su uso no es obligatorio.

JURISDICCIÓN ADUANERA⁸: Porción del territorio aduanero dentro del cual las mercaderías están sujetas a la vigilancia y reglamentación aduanera. Ella comprende, no sólo los puertos u otros lugares donde están situados las aduanas, sino también el radio de vigilancia costera o terrestre hasta donde se extiende esa jurisdicción. El área o territorio aduanero se confunde generalmente con el territorio político, siendo la jurisdicción aduanera el lugar o recinto concreto donde se cumplen las formalidades de índole arancelaria otro tipo.

LICENCIA DE EXPORTACIÓN⁹: Documento que concede permiso para exportar mercancías especificadas dentro de un plazo concreto.

LÍNEAS DE CRÉDITO: Se refiere a los créditos que los bancos ponen a disposición del usuario para determinados fines.

MATERIA PRIMA: Materia no transformada, utilizada para la producción de un bien. Los procesos productivos alteran su estructura original.

MANIFIESTO: Relación detallada de todo el cargamento de un transporte, que debe ser presentada por el transportista a las autoridades competentes que se la requieran. Este documento contiene detalle de marca, número, especie de mercadería, kilos, cargadores, consignatario o cualquier otra información que pueda ser requerida por la autoridad aduanera o consular en los países de exportación y/o importación.

MEDIO DE PAGO INTERNACIONAL: Se emplea en el comercio internacional como consecuencia de operaciones del exterior. Los medios de pago resultan insustituibles en el mercado internacional.

⁸Glosario de términos utilizados en comercio internacional [en línea].<
<http://www.mujeresdeempresa.com/comercio/comercio050205.shtml> >

⁹Glosario de términos utilizados en comercio internacional [en línea].<
<http://www.mujeresdeempresa.com/comercio/comercio050205.shtml> >

ORDEN DE PAGO: Instrumento de pago por el cual el comprador internacional transfiere al vendedor por intermedio de un banco, los fondos necesarios para el pago de la exportación.

PAÍS DE PROCEDENCIA: Se entiende el país del cual llega directamente la mercadería, sin considerar si fue producida o manufacturada en él.

VALOR EN ADUANA: Para calcular los derechos Aduaneros que hay que aplicar, la Aduana define el concepto de Valor en Aduana, que es el de la mercancía más todos los gastos (seguro, transporte, etc.) que se hayan producido hasta el momento de pasar la aduana. Sobre este valor en aduana, se aplicará el tipo de arancel a que esté sometida la mercancía. El arancel a aplicar depende de la mercancía y el país de origen. Al resultado de aplicar el arancel al valor en aduana, se aplica el IVA correspondiente. Este valor es el Valor de la Mercancía.

RESUMEN

La operación de las entidades aduaneras es una de las más afectadas, muchas han decidido establecer una reforma de sus procesos para lograr su eficiencia y modernización motivadas por los procesos de integración, las reformas de la función pública, programas de ajuste estructural, la liberalización del comercio, aumento de amenazas y contrabando, adhesión a la Organización Mundial de Comercio OMC, creación de organismos internacionales en Pro de las buenas prácticas de comercio, corrupción y presión pública, económica y política. Este ideal se encuentra influenciado también por la exigencia de una mayor satisfacción del cliente, desarrollo de políticas de mejoramiento continuo y solución de problemas; conceptos que deberán ser manejados en relación con la casuística del sector y la necesidad de lograr la simplificación y facilitación de sus procesos.

Estos cambios sustanciales en las aduanas no se limitan solamente a lo relativo a sus procesos, sino que deben ir de la mano con cambios tecnológicos, contratación de personal excelentemente calificado, y sobre todo, una orientación hacia el servicio de todas sus actividades, sin que se limiten a satisfacer al usuario sin descuidar los controles que se refieren a su naturaleza operativa.

Todo esto para mejorar el nivel de competitividad de Colombia frente al resto del mundo e incentivando las importaciones, exportaciones y trámites aduaneros por parte de los empresarios y nuevos empresarios que deseen incursionar en este campo.

INTRODUCCIÓN

En materia de procedimientos aduaneros Colombia ha tenido progresos que le han permitido modernizar y liberalizar el régimen de comercio; se han reducido considerablemente los obstáculos no arancelarios, a pesar de que la protección arancelaria media ha aumentado ligeramente. En forma paralela, Colombia ha emprendido ambiciosas reformas en diferentes sectores económicos, en particular el de servicios, como resultado de lo cual ha aumentado la competencia, han bajado los precios y se han ampliado las posibilidades de elección de los consumidores. Para consolidar y ampliar estos progresos, es importante abordar, entre otras cosas, ciertas prácticas en relación con las aduanas, las licencias de importación, los requisitos sobre contenido nacional, los impuestos internos y la reglamentación aduaneros. También sería conveniente volver a evaluar los planes de fomento y de incentivos de las exportaciones. El sólido crecimiento económico de Colombia en los últimos 6 años ha creado un entorno favorable para llevar a cabo éstas y otras reformas. La consolidación de esas reformas mediante la ampliación de los compromisos multilaterales aumentaría la previsibilidad del régimen de comercio e inversión de Colombia, lo cual favorecería las perspectivas de crecimiento en el futuro.

Colombia es Miembro fundador de la OMC. Los acuerdos multilaterales tienen el mismo rango que las leyes ordinarias en su ordenamiento jurídico. Colombia participó en las negociaciones ampliadas sobre las telecomunicaciones y los servicios financieros. Tiene la condición de observador en el Acuerdo Plurilateral sobre Contratación Pública; no participa en el Acuerdo sobre Tecnología de la Información. Colombia ha mantenido un activo programa de notificaciones a la Organización Mundial de Comercio OMC y ha presentado varias propuestas en el marco del Programa de Trabajo de Doha. Las autoridades colombianas reconocen y valoran la importancia del sistema multilateral de comercio para la previsibilidad y seguridad del régimen comercial del país y de su entorno externo, pero perciben que la influencia de Colombia en el contenido y rapidez de las negociaciones multilaterales es limitada.

Las reformas realizadas han simplificado los trámites para la creación de nuevas empresas en Colombia y reducido su costo. Aunque Colombia cuenta con un marco jurídico en materia de competencia relativamente bien desarrollado, sería deseable redefinir las responsabilidades de los organismos encargados de aplicarlo. En la práctica, los precios no están sujetos a controles oficiales, con varias excepciones.

Los procedimientos aduaneros presentan una simplificación en el trámite pero son a su vez complejos en la ejecución. Los países miembros de la Organización Mundial de Aduanas deben ajustarse a las nuevas medidas en materia de procedimientos aduaneros.

Para llevar a cabo un procedimiento aduanero se debe analizar totalmente la cadena de abastecimiento y tener en cuenta cuáles son los procesos y procedimientos para llevar a cabo una importación y/o exportación, esto debe de ser articulado frente a los costos en los procedimientos operativos que incrementan significativamente el precio de venta.

El importador y Exportador debe en primera instancia definir claramente la responsabilidad frente a los términos de negociación internacional Incoterms y ajustarlos la normatividad colombiana frente a los documentos legales requeridos para la nacionalización y exportación de mercancías., el conocimiento en la clasificación arancelaria para determinar correctamente la posición arancelaria de la mercancía para poder establecer el gravamen, el IVA, el acuerdo comercial, las descripciones mínimas o si se requiere de algún Visto Bueno en cumplimiento de las normas previas en el caso de las importaciones como también en el caso de las exportaciones existe la doble responsabilidad de conocer la normatividad en Colombia y la del país de destino situación a la cual obligatoriamente se debe de ajustar.

El conocimiento sobre contratación y definición del transporte internacional presupone un conocimiento hasta donde llega la responsabilidad en cuanto a contratación y pago de fletes es allí, donde interviene el naviero o su representante como también el agente de carga internacional. Para el proceso anterior es necesario determinar la unidad de empaque y embalaje acondicionado ciento por ciento a la protección de la mercancía, es importante determinar el peso bruto, el peso neto y el volumen para lograr una oferta atractiva para el caso de la contratación.

Los procedimientos que efectúa el agente de aduana deben de estar acorde a la legislación aduanera actual, el empresario exportador e importador debe de tener un conocimiento mínimo en legislación aduanera, tributaria y cambiaria, es importante realizar una buena negociación con el agente de aduana , quien es el que actúa como declarante en el proceso.

Cabe anotar que la cadena de distribución se ve sometida a unos costos operativos de manipulación de la carga ajustada a la normatividad aduanera y es donde se presentan ciertos retrasos que hacen perder la efectividad de los procesos, por la interpretación de la norma dado por los organismo de control en

este caso concreto la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN en concordancia con los demás entes de la cadena, la no articulación de los procesos hace que se presenten demoras y sobre costos y aun mas se ocasionen gastos ocultos en los procedimientos.

La competitividad internacional colombiana en materia de exportaciones y de importaciones debe optimizar los procesos y procedimientos, para hacer que esta cadena sea eficazmente productiva.

El Terminal marítimo de Buenaventura utiliza tecnología de punta para obtener información en tiempo real a través de los sistemas Cosmos pero es tanto la normatividad y el procedimiento existente que no se logra optimizar los procesos.

Dado lo anterior cabe anotar que en la actualidad las empresas han admitido que los costos y el tiempo en los procesos de importación bajo el análisis de optimizar la cadena de abastecimiento presentan una serie de deficiencias otorgadas a los diferentes procedimientos. Los cuales no optimizan el máximo valor de las operaciones de nacionalización en el terminal marítimo de Buenaventura

1. PRESENTACIÓN

Hoy en día, los grandes movimientos de mercancías producto de la Globalización y las demandas de mercado; la necesidad de facilitar las operaciones del comercio exterior es cada vez mayor.

Ante esta situación en el nuevo ordenamiento de la economía mundial existen propuestas y sugerencias que pueden adoptar los países dentro del marco global de las normas Internacionales de Comercio, impuestas por la OMC (Organización Mundial de Comercio) y complementadas por la OMA (Organización Mundial de Aduanas)

Para estas instituciones, el principal motivo es promover la facilitación al comercio internacional, lo que se constituye en hacer competitivo a un país en las reglamentaciones del comercio exterior y los procedimientos logísticos en las sociedades portuarias regionales, aeropuertos, depósitos de aduana y el proceso de nacionalización y exportación de mercancías, al lograr la simplificación contribuirá al desarrollo de procedimientos sencillos, los cuales traen como resultado la disminución de tiempos y costos, eliminando así las barreras al comercio internacional. Este avance en el comercio, no limita sus ventajas a un sector determinado sino más bien, beneficia al comercio exterior en general.

No obstante, es bien conocido que en los últimos tiempos se ha incrementado la disposición de constituir bloques de integración, por considerarse mecanismos de inserción en nuevos mercados y opciones para acelerar el crecimiento económico y social de sus miembros; es necesario recapacitar sobre la relación del comercio internacional de Colombia de acuerdo a la situación de intercambio de el país en los últimos años (Ver Gráfico 1). Entre el año 2003 y 2008 las exportaciones colombianas se han triplicado, cifra coherente con la visión del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, pese a la leve caída de 2009.

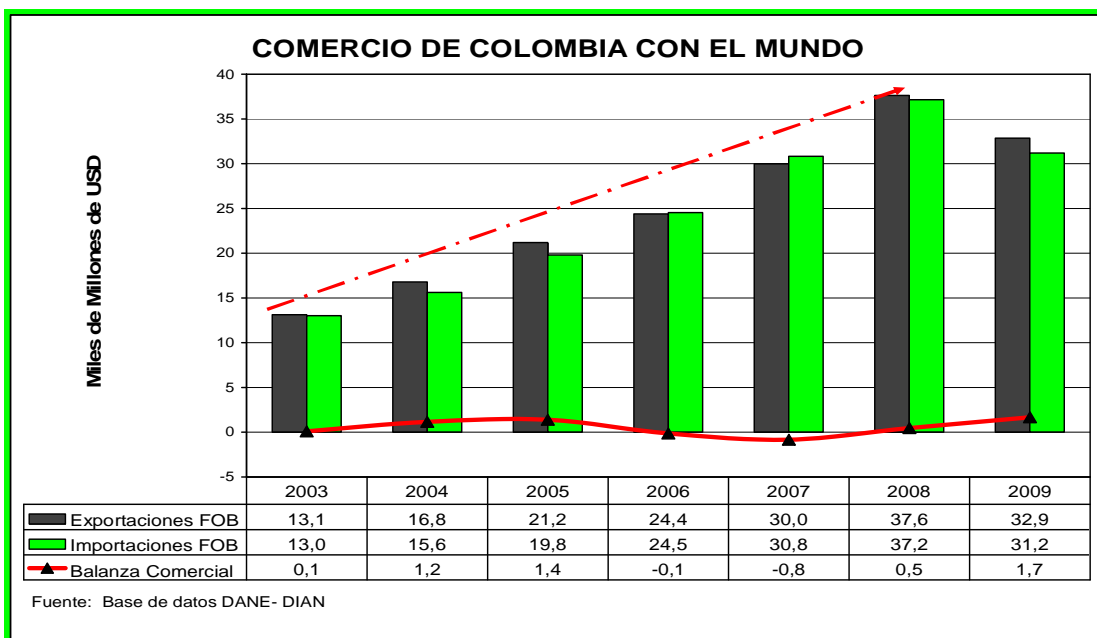


Grafico 1. Fuente: PATIÑO, ¿Mauricio. Como hacer negocios con los países Centroamericanos?. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

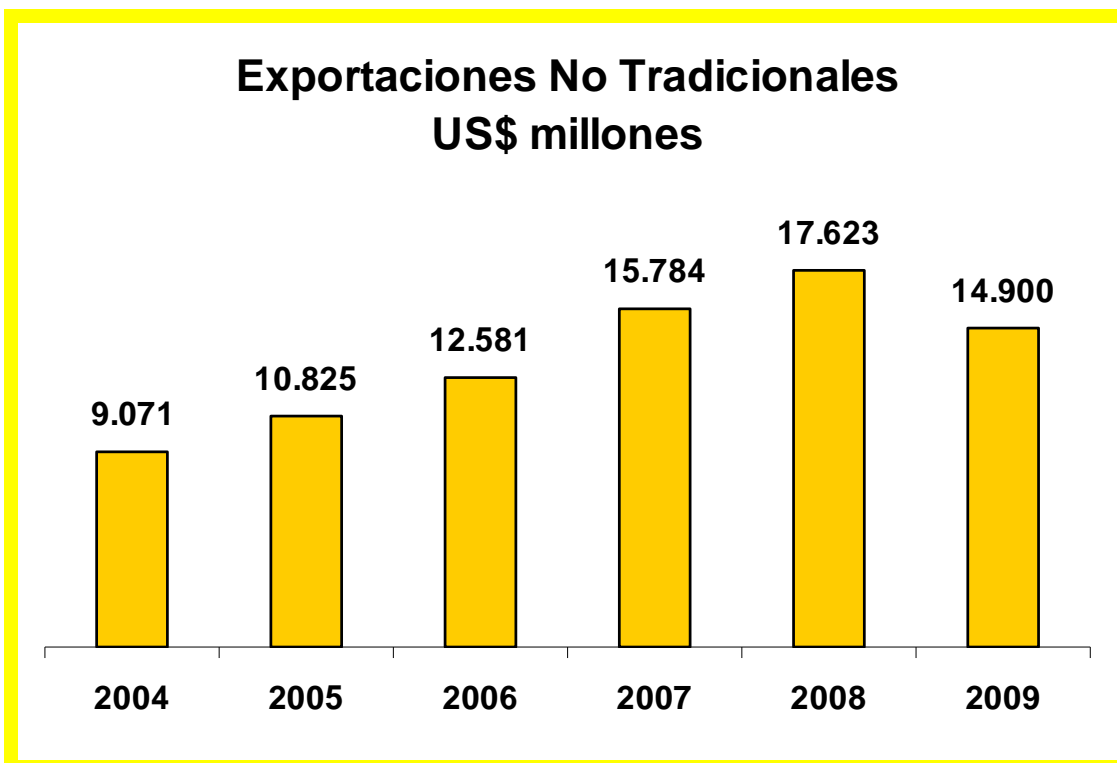
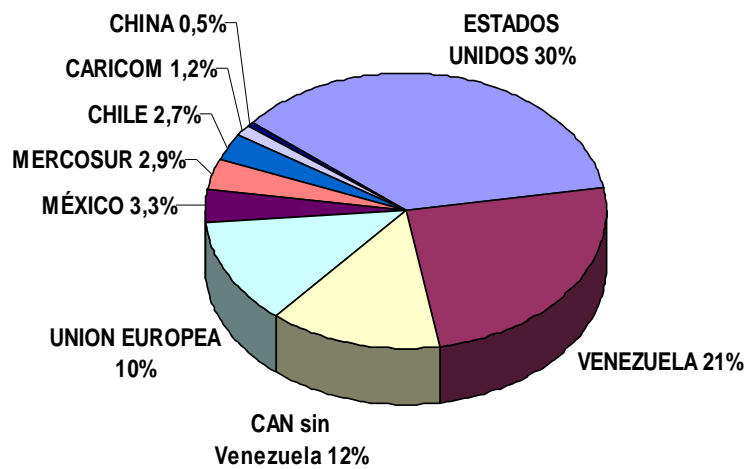


Grafico 2. Fuente: PATIÑO, ¿Mauricio. Como hacer negocios con los países Centroamericanos?. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

Principales Destinos de las Exportaciones NT de Colombia - Año 2000



Fuente: Base de datos DIAN. Elaboro MCTI-DIE. Los demás países representan el 17%.

Grafico 3. Fuente: PATIÑO, ¿Mauricio. Como hacer negocios con los países Centroamericanos?. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

Históricamente las exportaciones No Tradicionales colombianas han estado concentradas en muy pocos destinos, se requiere ofrecer a los exportadores mayor acceso a mercado.



Grafico 5. Fuente: PATIÑO, Mauricio.¿ Como hacer negocios con los países Centroamericanos?. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

Las exportaciones tradicionales disminuyeron en 2009 al pasar de US\$20.002 millones a US\$17.952 millones en 2009.

COMERCIO CON LOS PAISES CON LOS CUALES SE TIENE ACUERDO Y SU EVOLUCION.

En el momento Colombia cuenta con cinco (5) tratados en Centro América, los cuales incluyen un total de 13 países.

CAN	Ecuador, Perú, Bolivia
CAN-MERCOSUR	Argentina, Brasil, Uruguay, Paraguay
TLC México	
TLC Chile	
Cuba y Triangulo Norte	Guatemala, Salvador, Honduras
TLC Panamá	
Costa Rica	Alcance parcial
Nicaragua	
Cuba	
CARICOM	
Republica Dominicana	

Tabla 1. Fuente: Propia

Así como también

ALADI	
ALCA	
Canadá	

Tabla 2. Fuente: Propia

IMPORTACIONES CIF DE LA COMUNIDAD ANDINA POR ZONAS ECONOMICAS						
(Millones de US\$) cuadro No. 16						
PAISES	2004	2005	2006	2007	2008p/	2009e/
Estados Unidos	8,648	10,444	12,704	15,102	21,388	17,2
Unión Europea	4,672	5,976	7,451	8,306	10,823	8,704
MERCOSUR	4,42	5,862	7,585	8,957	10,394	8,359
China	2,667	3,702	5,148	7,612	10,31	8,291
Comunidad Andina	3,977	4,764	5,586	6,334	7,994	6,429
México	1,706	2,677	3,437	4,499	5,102	4,103

Venezuela	2,333	2,255	2,554	2,956	3,598	2,893
Chile	1,569	1,552	2,098	2,245	3,415	2,747
Canadá	740	757	988	1,24	1,476	1,187
Resto	6,553	8,472	10,288	13,757	19,676	15,824
Total exportado	37,285	46,461	57,838	71,008	94,176	75,738
p/ Cifra preliminar						
e/ cifra estimada						
Fuente: Comercio Exterior de Bienes						
Decisión 511						
Elaboración: SGCAN Estadística						

Tabla 3. Fuente: <http://www.comunidadandina.org/estadisticas.asp>



Grafico 6. Fuente: <http://www.comunidadandina.org/estadisticas.asp>



Grafico 7. Fuente: <http://www.comunidadandina.org/estadisticas.asp>

EXPORTACIONES FOB DE LA COMUNIDAD ANDINA POR ZONA ECONOMICAS						
(Millones de US\$) cuadro No. 15						
PAISES	2004	2005	2006	2007	2008p/	2009e/
Estados Unidos	13,691	18,844	22,507	22,143	28,18	23,736
Unión Europea	6,433	7,061	9,56	11,506	12,201	10,277
Venezuela	2,133	2,684	3,625	6,652	7,801	6,571
Comunidad Andina	3,24	4,54	5,167	5,858	6,923	5,831
MERCOSUR	1,541	2,149	3,176	3,965	5,429	4,573
China	1,394	2,09	2,836	3,946	4,68	3,942
Chile	1,021	1,759	2,282	2,757	4,261	3,589
Canadá	469	1,374	1,92	2,218	2,39	2,013
México	800	998	1,076	868	1,028	866
Resto	7,6	8,972	12,391	16,394	20,247	17,054
Total exportado	38,328	50,471	64,541	76,307	93,141	78,452
p/ Cifra preliminar						
e/ cifra estimada						
Fuente: Comercio Exterior de Bienes Decisión 511						
Elaboración: SGCAN						
Estadística						

Tabla 4. Fuente: <http://www.comunidadandina.org/estadisticas.asp>

De acuerdo a los anteriores resultados es evidente, el movimiento de intercambio de Colombia, por tanto la gestión de la cadena de abastecimiento debe proyectarse a un cambio en donde la gestión aduanera y portuaria dentro del proceso de distribución física internacional sea la de lograr la estandarización de los procesos.

En el marco general del proceso de importación y/o exportación confluyen diversos factores en la cadena de abastecimiento que muestran un retraso en días, y a veces hasta semanas, por no cumplir los requerimientos aduaneros pertinentes al proceso. En la mayoría de los casos se presentan demoras las cuales se ven reflejadas en incremento de los costos de importación y exportación.

La prensa, los gremios comerciales e industriales han venido insistiendo en mejorar los procesos operativos en la aduana colombiana, alegando los enormes costos directos e indirectos provocados por la demora en los trámites, especialmente, en los procedimientos de importaciones, exportaciones y tránsitos aduaneros. Este tiempo invertido en los proceso se ve traducido en gastos para la empresa, ocasionados por el pago de almacenamiento adicional, ocasionando congestiones en las sociedades portuarias por documentación, autorizaciones y sellos innecesarios, e inclusive en algunos casos, a esta situación se suma la pérdida por el costo de capital, de lo invertido en esa mercancía que mientras esta en el proceso de desaduanamiento no puede comercializarse.

Si el proceso de importaciones, exportaciones y tránsitos aduaneros se aplicara de manera correcta, se obtendría un beneficio mayor, contribuyendo a la competitividad de la actividad en Colombia y optimizando la cadena de abastecimiento.

1.1 ANTECEDENTES

Al modelo de sustitución de importaciones de Colombia le correspondió un sistema aduanero poco flexible. El excesivo proteccionismo entrañaba sólidas barreras, como altos impuestos a las importaciones, permisos previos, "requisitos especiales" y toda suerte de trabas que si bien no impedían las compras foráneas, sí las desalentaban.

En tal escenario, la reprimida apetencia colectiva por productos extranjeros, supuestamente de mejor calidad y menor precio, presionaba a unas aduanas obsoletas manejadas por empleados poco aptos y con salarios ínfimos y administradas no por gerentes, sino nombrados por compromisos políticos de los gobernadores de turno, siempre improvisados y pasajeros, a quienes con ello se pagaba la disciplina política o los favores recibidos. Así, a medida que aumentaban los controles crecía la presión sobre las aduanas y surgían el contrabando y la corrupción.

Tal vez el ejemplo más claro de estas prácticas sea el de los permisos previos, que a principios de los ochenta prácticamente cubrieron todas las posiciones de la tarifa de importación. Como los permisos eran indispensables para importar las mercancías correspondientes a la fracción arancelaria sujeta al requisito, se convirtieron en fuente de corrupción, pues, entre otros aspectos, el trámite de tales permisos se realizaba en Colombia.

En 1967 con el decreto 444 de 1967 se incluye la hipótesis del contrabando. Para desalentar la elusión de ese requisito, se establecieron sanciones muy severas al contrabando (multas de los altos impuestos, decomiso e incluso cárcel). La evasión del permiso, sin embargo, no se eliminó y la corrupción subió de precio.

Con el modelo de sustitución de importaciones, las prácticas ilícitas crecieron sin medida. El exceso de barreras al comercio, un aparato burocrático envilecido y la poca voluntad política para corregir la situación, hacían casi imposible erradicar los malos manejos.

1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cuáles son las causas que inciden en el atraso de los procesos de importación y exportación por el Terminal marítimo de Buenaventura?

1.2.1 Objetivo General

- Identificar las causas que inciden en el atraso de los procesos de importación y exportación por el Terminal marítimo de Buenaventura.

1.2.2 Objetivos Específicos

- Determinar los problemas comunes en los procesos operativos de importación y exportación en la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.
- Crear un instrumento para la recolección de datos que permita evaluar el nivel de eficiencia de los procesos de importación y exportación por el Terminal marítimo de Buenaventura.

1.3 JUSTIFICACION

En la actualidad se está efectuando una revisión de la legislación aduanera vigente para identificar aquellas normas que puedan estar incidiendo en la productividad y competitividad de los procesos aduaneros en Colombia en especial a lo que se refiere entre los actores, de la DIAN Buenaventura y la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura dado los continuos inconvenientes que se causan en materia portuaria, arribo de mercancías y el proceso en sí de desaduanamiento en materia de importaciones y el proceso de exportación .

En materia aduanera, el trabajo informático ADUANA SYGA basado en el manejo de Modernización Normativa y Procedimental y Sistematización Aduanera (de donde) ha permitido que los usuarios aduaneros interactúen con la DIAN para facilitar las operaciones de importación y exportación en las diferentes regiones del país.

Sin embargo, y como es necesario que la prestación del servicio aduanero mejore día a día y a corto plazo, se ha considerado importante continuar en los procesos de sistematización de los regímenes aduaneros, y es así como se tiene programado que en el año 2010 según fuentes, se implementen nuevos aplicativos, con sus componentes de importación y exportación en las aduanas de Buenaventura.

Dentro del proceso de desaduanamiento y la congestión que se presenta en la Sociedad Portuaria regional de Buenaventura un importador y/o exportador debe de estar preparado para el sobre costo que esto conlleva, dado que no existe reciprocidad en los procesos, ni una coordinación lógica y coherente.

Se ha mejorado frente años atrás en los procesos pero aun falta, pues dichos procesos siguen siendo lentos y engorrosos lo cual se presta para que algunos actores de la cadena incrementen los servicios o se deban de cancelar sumas excesivas que se le llamaría los gastos ocultos en los procesos de importación y exportación. En el proceso de exportación la situación es más delicada por el riesgo que corre una mercancía en su proceso logístico de fábrica a puerto por la contaminación de la carga, las constantes revisiones por parte de Policía Antinarcóticos.

1.4 CAUSALES

Una de las razones por las cuales este proceso de importación y exportación no logra ser más competitivo en Colombia es porque las oficinas aduaneras deben comprender que están orientadas al servicio, razón por la cual deberán considerar cambios sustanciales a los procesos, como la concreción de los despachos anticipados al arribo de los medios de transporte. En muchas administraciones aduaneras, aún cuando se menciona el tema en sus legislaciones, su operativa constituye una traba al comercio, por creerse que el hecho de permitir despachos sin que la mercancía arribe puede contribuir al descontrol y significar evasión.

2. MARCO TEORICO

Según Alberto C. Sígales, es necesario comprender el ciclo económico no de una manera primitiva, en cuanto al comercio exterior, para así poder percibir en su debida forma los principios que en él se presentan.

Siempre se ha sabido que ningún país puede progresar si necesita *importar* todo lo que consume, porque si requiere hacerlo, sería un país que no estaría generando riqueza; tampoco se desarrollaría si la riqueza que generara tuviera que exportarla; en otras palabras, si tiene como fin primordial el *exportar* toda su producción. El ciclo económico confirma que ningún país se desarrolla vendiendo su riqueza (llámese carne, café, o petróleo) por que él mismo podría estarla necesitando. Menos aun si lo hace a cambio de una moneda que pudiese estar afectada por devaluaciones, que podrían terminar no compensando la totalidad de sus gastos, ni aumenta el valor de su riqueza social.

Sólo podrían exportarse los excedentes de producción, lo que su sociedad no necesite; si es que lo hubiese. Los excedentes de producción pueden planificarse, puede utilizarse para importar bienes no producidos en su país por un valor similar, para mantener una balanza de cambios equilibradas. La necesidad de bienes o mercancías, como se ve, es lo que promueve todo el comercio, y en particular el exterior.¹⁰

Por ejemplo, la importación de cualquier materia prima suple la posible e inevitable extracción de ellas desde el territorio nacional: ingresa e inicia normalmente el ciclo económico correspondiente. Por ser materia prima, puede tener dos características propias: es directamente una mercancía para consumo (frutos, pesca, etc.)¹¹ Ó por el contrario es un insumo para la elaboración industrial de otro bien, que será consumido o usufructuado una vez realizada su transformación. Ambas formas cumplen, por concluirlo, con su respectivo ciclo.

La única solución posible a este dilema de la exportación de materia prima (en un país capitalista, por ejemplo) es el trueque por otras materias primas, o por mercancías ya elaboradas que suplan una falta propia. Y éstas porque suplen una necesidad cierta, una verdadera necesidad de consumo, objeto de la economía. Para el ciclo, la exportación sin trueque no es un comercio justo, porque se reciben monedas sin ningún valor, que no suplen necesidades sociales, a cambio de riqueza social verdadera. Si una mercancía de origen nacional es muy solicitada desde el extranjero, se podrá intercambiar por materias primas u otros

¹⁰ SIGALES, Alberto. La naturaleza de la riqueza, el ciclo económico natural. Teoría económica complementaria. 2003.

¹¹ SIGALES, Alberto. La naturaleza de la riqueza, el ciclo económico natural. Teoría económica complementaria. 2003.

insumos que hagan falta. La otra posibilidad es que el otro país utilice también el mismo sistema económico que el nuestro, en una economía ficticia, caso en el cual el trueque es la única forma posible (además de ser la natural y justa), de comercio entre ambos.¹²

Se tomara como base la teoría del señor Sígales para la interpretación del impacto social en un intercambio comercial.

Esta investigación constituye una propuesta de cambio en los procesos de importación, exportación y tránsitos aduaneros. Pues se ha demostrado que uno de los requisitos para la constitución de tratados de libre comercio es la constitución de procedimientos unificado en las aduanas, lo que trae como consecuencia la existencia de procedimientos estandarizados.

Esta propuesta de estandarización se recogerá de las más importante de las experiencias internacionales, así como la experiencia de bloques económicos más avanzados, que han conseguido armonizar sus procedimientos, haciéndolos más eficientes.¹³

En el ámbito mundial, existen directrices hacia la estandarización y simplificación de los procedimientos aduaneros, la más importante fue promovida por la Organización Mundial de Aduanas OMA a través del convenio de Kyoto y otras recomendaciones, por medio de las cuales, han dado lineamientos para lograr la eficiencia y efectividad en las aduanas.

Sólo se debe considerar un modelo de proceso común y se deberá crear un marco jurídico, lo más funcional y operativo, buscando la facilitación y logrando el control.

2.1. LOS PROCEDIMIENTOS Y PROCESOS ADUANEROS DENTRO DEL MARCO DE LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS (OMA) Y EL COMERCIO INTERNACIONAL

¹² SIGALES, Alberto. La naturaleza de la riqueza, el ciclo económico natural. Teoría económica complementaria. 2003

¹³ Mercado Cambiario.[en línea]. <www.monografias.com/trabajos2/mercambiario/>

2.1.1. Procedimientos

Dentro de la temática de la Administración de Procesos, suele utilizarse términos relacionados que ayudan una mejor puesta en práctica de esta gestión en las empresas, uno de ellos es el procedimiento, cuya utilización en los últimos tiempos se ha convertido en la base para conseguir los avances tan esperados en cuanto a eficiencia.

Hasta hace ocho años, ciertas empresas confundían los procedimientos con los procesos, considerándolos sinónimos. Sin embargo, a medida que el uso de la Gestión de Procesos en las Instituciones comenzó a difundirse su interpretación fue mucho más acertada.

Para efectos metodológicos a fin de establecer una definición clara y concreta de lo que significa un procedimiento, se dice que un procedimiento es "una guía detallada que muestra secuencial y ordenadamente cómo una persona o más realizan un trabajo"; o la forma especificada para llevar a cabo una actividad o un proceso.

Para efectos de certificaciones de calidad de las empresas se reconoce también a los procedimientos como los documentos que describen una actividad sobre la que debe existir control, y en el cual se dice el **qué, cómo, cuándo, dónde y quién** lo realiza, haciendo referencia si fuera necesario a otra documentación.

Según se ha explicado, se entiende como procedimiento a la secuencia de actividades relacionadas entre sí y su forma de ejecución que llevadas a la práctica por una o varias personas constituyen una estación de trabajo. A diferencia de un proceso que sólo describe una serie de actividades de manera general; mientras que el procedimiento describe o representa gráficamente a las actividades que son parte de un proceso. En otras palabras, para la clara definición de lo que es un proceso, se requiere el uso de documentos auxiliares o procedimientos en los que se detalle cómo, cuando, donde, por qué y por quienes se realizarán dichas actividades.

En la elaboración de un procedimiento debe considerarse la existencia de los siguientes puntos:

- **Objeto del procedimiento.** Donde se define la finalidad concreta del procedimiento.
- **Campo de aplicación.** Es el alcance de aplicación del procedimiento.
- **Responsabilidades.** Se fijan y delimitan de acuerdo a ejecución, control del procedimiento y verificación.

- **Referencias.** Se indican los documentos que se deben considerar para ejecutar el procedimiento.
- **Definiciones.** Se debe describir claramente aquellos conceptos nuevos y/o de compleja comprensión para evitar errores o disparidad de pareceres.
- **Especificaciones y estándares.** Mostrar los parámetros o especificaciones estándares que permitan controlar o medir una operación.
- **Documentos.** Es la muestra de los formatos de documentos a emplear.
- **Instrucciones.** Es la descripción de la tarea y operaciones que la componen de una forma concisa y clara, especificando el método, las condiciones, los medios humanos y materiales necesarios para su realización, adjuntando si se considerara oportuno un diagrama de flujo del proceso y algunas veces el tiempo que debe tomar su realización.

La importancia de la existencia de los procedimientos para la ejecución de un proceso es fundamental, pues la puesta en marcha del mismo no se realizará como se pretende en forma repetitiva.

2.1.2 Procedimientos aduaneros

Desde 1984 a la fecha, el propósito de las organizaciones no se limita solamente a la rentabilidad de una operación, sino que dirige sus esfuerzos hacia el logro de la maximización de la eficiencia, asegurándose que todos los procesos claves trabajen en armonía, es decir, generan valor. En este sentido, las empresas se han visto en la obligación de mejorar día a día, optimizando la satisfacción de los usuarios y siendo eficientes en el manejo de los recursos. Sin embargo, este ideal se ha convertido para algunas instituciones en una realidad utópica, por la complejidad de actividades y los diferentes actores con los que interactúa, en combinación con factores externos a su gestión que van en deterioro de su eficacia, requiriéndose la aplicación de los tan conocidos conceptos **de administración de procesos**.

La operación de las entidades aduaneras es una de las más afectadas, las cuales han decidido establecer una reforma de sus procesos, para lograr su eficiencia y modernización, motivadas por los procesos de integración, las reformas de la función pública, programas de ajuste estructural, la liberalización del comercio, aumento de amenazas y contrabando, adhesión a la Organización mundial de Comercio OMC, creación de organismos internacionales en Pro de las buenas prácticas de comercio, corrupción y presión pública, económica y política. Este ideal se encuentra influenciado también por la exigencia de una mayor satisfacción del cliente, desarrollo de políticas de mejoramiento continuo y solución de

problemas; conceptos que deberán ser manejados en relación con la casuística del sector y la necesidad de lograr la simplificación y facilitación de sus procesos.

Estos cambios sustanciales en las aduanas no se limitan solamente a lo relativo a sus procesos, sino que deben ir de la mano con cambios tecnológicos, contratación de personal excelentemente calificado, y sobre todo, una orientación hacia el servicio de todas sus actividades, sin que se limiten a satisfacer al usuario sin descuidar los controles que se refieren a su naturaleza operativa.

Se dice que la base para la facilitación del comercio es el establecimiento de procedimientos y el uso de tecnología, desde el punto de vista de la integración, el logro de esta comentada simplificación es fundamental, sin embargo, constituye una transformación sistemática que suele caracterizarse por tres niveles:

- **Procedimientos equivalentes.** Adoptar procedimientos con necesidades de datos análogos pero que atienden cosas independientes.
- **Procedimientos complementarios.** Cuando se aceptan como válidos y reconocen algunos procedimientos usados en otro país.
- **Procedimientos integrados o unificados.** Cuando no existen diferencias entre los procedimientos de los países, son los mismos en todo un bloque económico.

De la misma manera, que en las empresas privadas, las aduanas han incursionado desde en el uso de los procedimientos, como apoyo y detalle exacto de las tareas que conformarán los procesos. Este uso se ha hecho evidente, desde que los temas de definición de los procesos clave del negocio aduanero fueron parte del plan estratégico de las administraciones aduaneras.¹⁴

Dentro del ámbito aduanero, se entiende por procedimiento, las actividades aduaneras interrelacionadas, descritas de forma secuencial, en donde se muestra su forma de ejecución para ser llevadas a la práctica por actores del mismo, según corresponda.

Un procedimiento abarca la obtención, el almacenamiento, el proceso y la transmisión de información, motivo por el cual la base para la simplificación de procedimientos internacionales en materia de comercio debe ser la utilización de sistemas de información.

¹⁴ [en línea].< www.monografias.com/trabajos7/plane/ >

Esta nueva tendencia de utilización de los procedimientos, ha permitido que en las aduanas, al menos sus procesos principales, estén claramente documentados logrando establecer la forma repetitiva de su funcionamiento y una mejora visible para los Operadores de Comercio Exterior, quienes percibirán mayor formalidad por parte de la Aduana al utilizarse estos documentos. Sin embargo, muchos de estos procedimientos aún cuando tienen todas las características exigibles no persiguen los lineamientos dados al respecto por los organismos rectores de las Operaciones Aduaneras y del Comercio Internacional; haciéndose necesario su consideración en este sentido.

2.1.3 Procesos

La tendencia de la administración moderna está dirigida hacia la Gestión por Procesos, misma que deja atrás las estructuras basadas en departamentos funcionales convirtiendo los conceptos relacionados con este tema en más conocidos y tratados a todo nivel. Bajo esta perspectiva la organización se convierte en un sistema interrelacionado de procesos que trabajan en conjunto para mejorar la satisfacción del usuario.

Todas las actividades de cualquier institución pueden ser concebidas como integrantes de un proceso determinado. En este sentido, a una organización se la considera como un sistema de procesos grandes o pequeños, simples o complejos pero siempre con tres componentes principales:

- **Entradas:** Insumos o recursos externos, incluyen productos o salidas de otros Subsistemas.
- **Procesos de transformación:** Actividades de trabajo que transforman las entradas, agregando valor a ellas y haciendo de las entradas, las salidas del subsistema.
- **Salidas:** Productos y servicios generados por el subsistema, usados por otro sistema en el ambiente externo.

De acuerdo a lo expuesto, se define un proceso como "una secuencia ordenada de actividades en las que intervienen personas, materiales, equipamiento, y algunas veces un aplicativo, organizadas de forma lógica para producir un resultado planificado y deseado que satisfaga los requerimientos del cliente o usuario".

Las entradas y salidas que se mencionan deberán ser medibles y adaptables al cambio, no se puede hablar de un proceso estático sino que debe procurarse sea dinámico de acuerdo a las circunstancias. Esta medición hará mención al «*qué se hace en el proceso*», debe tener una misión claramente definible «*qué - para qué -*

para quién», unas fronteras delimitadas, con entradas y salidas concretas, una secuencia clara de etapas claramente identificables en Subprocesos y debe poderse medir “*cantidad – calidad – costo*”.¹⁵ Sin embargo, en muchas ocasiones, el alcance y entorno de los procesos no suele ser homogéneo, resultando un tanto complicado, descubrir el inicio y el fin del mismo, debiendo establecerse un límite desde el punto de vista operativo, de dirección y control del proceso.

Un proceso puede ser realizado por una sola persona, o dentro de un mismo departamento. Sin embargo, mientras más complejo, se involucra diferentes áreas funcionales y departamentos de la organización, en mayor o menor medida; lo que dificulta su control y gestión.

Cuando un proceso es complejo no es fácil establecer responsables sobre el mismo, pues las áreas involucradas, asumen un compromiso sobre el conjunto de actividades que ejecuten, pero la competencia sobre la totalidad del proceso no suele ser asumida por alguien en concreto, por lo que, la Administración de procesos exige la existencia de un propietario del mismo.

Generalmente dentro de un proceso se presentan las siguientes características:

- **Identificación y documentación.** En la actualidad la mayoría de las empresas tienen procesos no identificados por lo cual no pueden ser estudiados, mejorados, delimitados y clasificados. Dentro de la Gestión de Procesos se identifican las siguientes clases:
 - **Procesos clave:** Aquellos que tienen relación directa con el negocio de la institución y cuya falta de operación constituiría el fin de la empresa.
 - **Procesos estratégicos:** aquellos que establecen guías para la realización de los procesos clave.
 - **Procesos soporte:** aquellos que aportan recursos para la realización de los procesos clave.
- **Establecimiento de objetivos.** El hecho de establecer los objetivos especialmente en términos del usuario, permitirá orientar los procesos hacia la maximización de la Calidad y Eficiencia.
- **Determinación del dueño del proceso.** Determinación de un responsable por todo el proceso, que es alguien que participa en sus actividades, teniendo control sobre el mismo desde el principio hasta el final y será el responsable. Generalmente este papel es asignado a un mando o directivo.

¹⁵ [en línea]. <www.monografias.com/trabajos7/coad/>

- **Disminución de etapas y tiempos.** El objetivo de la administración por procesos incide en los tiempos de ciclo, y en la reducción de las etapas, de manera que el tiempo total del proceso disminuya.
- **Simplificación.** Los procesos deben procurar ser sencillos, sin necesidad de incluir tantos departamentos y personas, sólo deberá incluirse las áreas y personal necesarios.
- **Eliminación de actividades sin valor añadido.** La Administración de Procesos contempla el análisis de las actividades que son parte de los procesos, con el objetivo de eliminar las que no agregan valor al mismo, que están duplicadas. Sólo se permitirá que conformen al proceso las estrictamente necesarias.
- **Reducción de burocracia.** Al eliminar las actividades innecesarias se disminuirá el número de involucrados en el proceso, estableciéndose responsables por tareas realmente requeridas.
- **Inclusión de actividades de valor añadido.** Puede darse el caso, que en lugar de sólo eliminarse tareas, se requiera el reemplazo de alguna de ellas por alguna que contribuya a maximizar la satisfacción del cliente del proceso.
- **Manejo de información:** en cada paso del proceso se producen y manipulan datos, documentos, hojas de cálculo, formularios, etc., que pueden ser compartidos por todos los miembros del equipo o tener el carácter de reservados sólo para ciertos actores del proceso.

En ocasiones es difícil lograr una reingeniería en una institución, más aún cuando se trata de empresas públicas, en donde este cambio implica reformas legales para establecer una nueva estructura, motivo por el cual la mejor opción es generar una convivencia del proceso con la estructura funcional, en Pro del mejor desenvolvimiento de la empresa.

2.1.4 Procesos aduaneros

En el mundo entero, la misma tendencia de la adopción de la Administración de Procesos llegó a las empresas públicas, generando en algunas de ellas, cambios significativos. Sin embargo, fueron las instituciones directamente relacionadas con el comercio exterior, quienes al tener una interacción con clientes internacionales externos a la empresa, recibieron una alta influencia de las premisas de los procesos, empezando así a contemplar este tipo de conceptos en su operativa.

Cabe recalcar que en el mundo globalizado un factor que influye sobre la competitividad de un país y lo atractivo del mismo para la inversión extranjera, suele ser la complejidad de los trámites relativos a las operaciones de su industria. Este factor en particular ha obligado que los países hagan esfuerzos conjuntos

para simplificar la tramitología relativa a importación y exportación. Bajo este contexto, las aduanas de los países desarrollados empezaron a considerar la teoría de la gestión de procesos, insertándola en sus operaciones aduaneras, obteniendo como resultado de su aplicación enormes avances y clientes externos a su institución muy satisfechos. Desde ese entonces y siguiendo como ejemplo la experiencia de los países de mayor desarrollo económico, en las aduanas de países de relativo y menor desarrollo económico empezó a manejarse un nuevo concepto hasta entonces no utilizado.

La aduana americana, en respuesta a las exigencias del mercado, y presionada por la amplitud de cuestiones que manejaba, conformó un equipo sobre la reorganización de los sistemas aduaneros, encargándole crear una estructura en donde la Administración aduanera contribuiría al beneficio de la Nación, teniendo como resultado una organización más eficaz y flexible, con un elevado índice de participación del personal. La concreción de este ideal se consolidó mejorando el uso de la tecnología de información, creando y perfeccionando un sistema automatizado, determinando y mejorando sus procesos esenciales y proporcionando al funcionario la formación necesaria.

De esta manera se empezó por redefinir los procesos esenciales, enfocando sus prioridades y objetivos, y determinando claramente los usuarios, y necesidades, fue así como la aduana americana motivada por la gran cantidad y complejidad de cuestiones por atender, formó un equipo sobre la reorganización de los sistemas aduaneros, pidiéndole desarrollar una estructura organizativa que permita contribuir al beneficio del país. Así, el grupo en mención basó su accionar en una mejora del uso de la tecnología de la información, automatizó la mayoría de las operaciones aduaneras y capacitó al personal eficientemente, redefiniendo los procesos esenciales y enfocando su gestión a los mismos.

Como se ha mostrado, los países de gran desarrollo económico han recurrido a reestructurar sus procesos empresariales, y en este caso los aduaneros, con fines de lograr eficacia y rentabilidad, considerando siempre las consecuencias que podrían tener los mismos en el área comercial.

Bajo esta nueva perspectiva las aduanas han empezado a identificar sus procesos, dándole mayor importancia a los Procesos claves cuya incidencia en la eficiencia de la institución, es alta para el logro de la eficiencia de sus operaciones.

Según todo lo expuesto el proceso aduanero se lo conceptualiza como un conjunto secuencial, repetitivo y ordenado, bajo ciertas condiciones, de actividades de la operativa aduanera en las que intervienen funcionarios y operadores de comercio exterior, tecnología adecuada, materiales, equipamiento, organizadas coherentemente para brindar un servicio ejerciendo control, de forma tal que satisfaga los requerimientos del usuario.

Las entradas pueden incluir gente, métodos, material, equipo, medio ambiente, e información. La salida es un servicio. Puede haber varias etapas o subprocesos para el proceso. Así mismo, cada etapa podría verse como un proceso o subproceso. Un ejemplo de un proceso aduanero constituye el "Proceso de arribo de pasajeros internacionales". Las etapas podrían ser:

- Entrega de información a aduana
- Arribo de pasajeros
- Arribo de maletas
- Despacho de equipaje acompañado de pasajero
- Despacho de mercancías acompañadas
- Salida de pasajeros

Las entradas incluyen información proveniente de viajes comerciales internacionales, listado de equipaje, listados de pasajeros, comportamiento de pasajeros. La salida es el servicio ágil, automatizado y simplificado de controlar el ingreso de los pasajeros internacionales y de su equipaje.

Según lo expuesto los procesos aduaneros deberán determinarse luego de un análisis de todas las operaciones aduaneras y actividades relacionadas, que cumpla una administración aduanera. Obviamente dentro de este establecimiento deberá distinguirse cuáles son los procesos claves, estratégicos y soportes. Una vez reconocidos se organizará las prioridades de la institución y alcanzará la tan esperada eficiencia aduanera.

2.2 LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS OMA Y EL CONVENIO DE KYOTO EN LA FACILITACIÓN ADUANERA

La Organización Mundial de Aduanas es una organización intergubernamental independiente en asuntos aduaneros cuya función principal es conseguir la eficiencia y efectividad de las Aduanas.

Por esta razón, la Organización Mundial de Aduanas OMA, se ha preocupado en incentivar a las Administraciones aduaneras para que modifiquen sus procedimientos de despacho de mercancía por otros más ágiles, simples y que promuevan lo acordado en legislaciones y acuerdos internacionales como medio de fomento del comercio internacional.

La idea de la utilización de los procedimientos para efectos aduaneros surgió de la demanda del Comercio Internacional de simplificar la tramitología relativa al comercio. Para lograr este objetivo se requiere que la Aduana se comprometa

como parte integrante del Proceso de Comercio Internacional, a mejorar sus procesos sin descuidar el control considerando su papel en la recaudación pero pensando siempre en brindar la tan deseada facilitación.

La mencionada simplificación de procedimientos traerá como consecuencia directa la reducción de costos operativos y conexos a la operación aduanera, permitiendo que el producto pueda ser colocado en el mercado a menor precio, generando más demanda del mismo y contribuyendo al crecimiento económico del país.

La concreción de la simplificación y armonización de los procedimientos, constituye un progreso en los procesos aduaneros; mejorando los ingresos de los países y haciéndolos más competitivos, como resultado de un incremento en la eficiencia y efectividad de las administraciones aduaneras por la desaparición de la burocracia y la complejidad de los trámites aduaneros identificados como barreras al comercio.

Por la incidencia reciente de la utilización de procedimientos en las administraciones aduaneras, la Organización Mundial de Aduanas OMA decidió referirse al tema de una manera detallada, a través de un anexo específico en el Convenio de Kyoto. Procurando así, no sólo la simplificación, sino también la armonización de los procedimientos aduaneros de sus Países Miembros, sin olvidarse del concepto del control; para lo cual, se han dado una serie de convenciones, programas, lineamientos y asesorías en busca de la tan esperada estandarización como impulso al comercio internacional.

Para lograr la tan preciada armonización, uno de los instrumentos cuyo uso asegura su consolidación lo constituye las recomendaciones del Consejo de Cooperación Aduanera, mismas que aunque no tienen carácter vinculante, sin embargo, su profundidad en lo que respecta a las técnicas y prácticas aduaneras lo catalogan como uno de los mecanismos que deberían ser usados por las Administraciones Aduaneras para cumplir sus objetivos.

Cabe recalcar que uno de los temas más manejados a nivel de la Organización Mundial de Aduanas OMA es el consolidar la cooperación entre las Administraciones Aduaneras para mejorar sus procesos de control y operatividad; a través del intercambio de información y prácticas comunes no duplicadas, que ayudarán a combatir la corrupción y lograr la tan buscada simplificación.

En este mismo sentido, algunos organismos internacionales han estado trabajando en relación con los lineamientos a la simplificación de procedimientos y facilitación al comercio, como lo son la Organización Mundial de Comercio OMC, Banco Mundial, UNCTAD, UNECE.

2.2.1 El convenio internacional de Kyoto para la simplificación y armonización de los regímenes aduaneros.

En el año 1974 el convenio internacional de Kyoto para la simplificación y armonización de los regímenes aduaneros se puso en vigencia. Luego de una actualización y revisión fue adoptado por el Consejo de Cooperación Aduanera en 1999 como el lineamiento básico para la modernización y logro de la eficiencia de los procedimientos aduaneros a través del Protocolo de enmienda del Convenio Internacional de Simplificación y Armonización de Procedimientos Aduaneros.¹⁶

Desde su puesta en vigencia varios países del mundo han venido adhiriendo al mencionado convenio, sin embargo Colombia no ha adoptado formalmente el Convenio. Si bien es cierto, a pesar de no existir una obligación por la falta de ratificación formal de ciertos países al convenio, han considerado la incorporación de ciertos lineamientos en sus legislaciones nacionales.

Cabe recalcar que aún cuando se insista en la inserción de los países al convenio, lo que realmente se persigue es la puesta en práctica de las recomendaciones dadas en el citado documento, pues a través de su uso se pretende establecer una visión generalizada entre las administraciones aduaneras de lo relacionado a procesos aduaneros, transparencia, proceso legal, uso de tecnologías de información, técnicas modernas de perfiles de riesgo.

El objetivo central del uso del Convenio de Kyoto constituye el logro de la eficiencia de sus procedimientos de una manera simple y promoviendo la utilización de la tecnología. Además persigue el cumplimiento de los siguientes principios dentro de las Aduanas.

- Procedimientos armonizados y simplificados
- Desarrollo continuo y mejoramiento de las técnicas de control
- Maximizar el uso de Tecnologías de información
- Trabajo conjunto entre aduanas y comercio

Así también, en el convenio se recomienda considerar los elementos clave de la Administración de las aduanas modernas, los que son:

- Automatizar
- Técnicas de manejo de riesgo
- Uso de información previo al arribo
- Uso de transferencia electrónica de datos

¹⁶ [en línea]. <www.monografias.com/trabajos12/mncerem/>

- Cooperación con otras aduanas
- Normativa funcional, operativa y fácilmente accesible y realizable

2.2.2 La OMC, UNCTAD y otros Organismos Internacionales que velan por la facilitación del Comercio

En busca de la eficiencia comercial, la OMC ha venido realizando esfuerzos para eliminar las barreras al Comercio, una de las cuales constituye la existencia de Procedimientos Complejos en las Aduanas, a pesar de, los avances los resultados no han sido alentadores pues son contrarrestados por la corrupción y la ineficiencia. No obstante, las metas que busca alcanzar la OMC son la eliminación de Procedimientos aduaneros complejos, puesta en producción de procedimientos simples y cuya ejecución tome el tiempo necesario y mejora de los Deficientes procedimientos aduaneros.¹⁷ Como ha sido claramente notorio por la interrelación que tienen las actividades aduaneras con el comercio internacional, la Organización Mundial de Comercio y la Organización Mundial de Aduanas están directamente relacionadas tanto así que dentro del Acuerdo General sobre Comercio y Aranceles (GATT con sus siglas en ingles) existen artículos directamente relacionados a aspectos de facilitación al comercio, otorgándole a la Organización Mundial de Aduanas OMA el carácter de complementaria a la Organización Mundial de Comercio OMC, considerando sus actividades como soporte a los objetivos de facilitación.¹⁸

Por esta misma razón, en la conferencia ministerial de la Organización Mundial de Comercio OMC en Doha acordó un programa de trabajo que consideró la facilitación del comercio como uno de los temas a tratarse en la siguiente reunión, lo cual motivó a la Organización Mundial de Aduanas OMA a convencer a sus países signatarios a adoptar el Convenio de Kyoto o por lo menos a seguir sus lineamientos principales.

Así también la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo (UNCTAD con sus siglas en ingles) ha sido designada como la encargada de implementar la Declaración de Columbus sobre eficiencia comercial, en donde se pretende, a nivel mundial, generar acciones prácticas en base a recomendaciones y pautas a que los Gobiernos, organizaciones internacionales y nacionales, las empresas deben adoptar según les corresponda.

¹⁷ [en línea]. <www.monografias.com/trabajos16/estrategias-produccion/ >

¹⁸ Armonización del proceso de despacho de importación a consumo de mercancía. [en línea]. <www.monografias.com/trabajos20/comunidad-andina/comunidad-andina.shtml#propuesta >

Se han definido seis (6) áreas básicas entre ellas la de aduanas, para dar cumplimiento a las mismas se solicitó estrechar las relaciones entre la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo UNCTAD y organismos como, la Comisión Económica para Europa CEPE, Centro de Comercio Internacional CCI, Consejo de Cooperación Aduanera CCA, Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico CESAP; cuyos esfuerzos conjuntos e integrados generarán la facilitación en el Comercio Internacional.

Para el ámbito aduanero, por el papel trascendental que las administraciones aduaneras que tienen en el Comercio Internacional, pues son actores de toda transacción con otro país. Se requiere que su operación habitual sea lo suficientemente funcional, ágil y simplificada para que el impacto dentro de la cadena de comercio internacional sea positivo y no atente contra las futuras transacciones que puedan realizarse.

Para el efecto uno de los compromisos de la Declaración de Columbus ha sido el considerar programar una reforma para los procedimientos problema o ineficaces. Para lo cual cita las recomendaciones del Convenio de Kyoto. En este sentido, se hace hincapié en considerar el uso de la tecnología en todas sus operaciones, siguiendo el ejemplo de aduanas más automatizadas como la neozelandesa, australiana, Americana, Tahitiana.¹⁹

Las consideraciones esenciales que se obtuvieron en este sentido fueron lograr:

- Lograr la simplificación y normalización de procedimientos
- Estandarizar documentos aduaneros tanto físicos como electrónicos

¹⁹ Armonización del proceso de despacho de importación a consumo de mercancía. [en línea] < www.monografias.com/trabajos20/comunidad-andina/comunidad-andina.shtml >

3. CAUSAS QUE INCIDEN EN EL ATRASO DE LOS PROCESOS DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN POR EL TERMINAL MARITIMO DE BUENAVENTURA

En abril de 2009 la Asociación de Directores de Comercio Exterior Adicomex gremio que agrupa a 135 organizaciones de la cadena de distribución logística y la cual lleva más de 35 años contribuyendo al mejoramiento de los procesos y procedimientos, junto con la Cámara de Comercio de Cali, la Asociación Nacional de Exportadores Analdex seccional Cali, La Cámara de Comercio Colombo Americana, las Zonas Francas del Pacífico y Palmaseca, Proexport, la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura y las empresas Carvajal S.A, Comestibles Aldor, Industrias del Maíz, Kraft Foods, Belleza Express, G-100, Coltrans S.A., Maerks Line, Agentes de aduana Coral Visión, Agecoldex decidieron conformar el comité de Comercio Exterior y logística basados en la problemática existente en la cadena de abastecimiento para identificar las causas que inciden en el atraso de los procesos de importación y exportación por el terminal marítimo de Buenaventura²⁰. La continua queja de los empresarios es eminente pero no se cuenta con herramientas suficientes de medición y análisis que permita determinar en la cadena donde en mayor virtud se presentan los inconvenientes dado que los procesos y los procedimientos son distintos para cada tipo de producto y para cada modalidad de Importación y exportación dada por la legislación aduanera vigente colombiana. Los gremios y los empresarios están requiriendo de procesos y procedimientos flexibles para poder obtener en el corto plazo unas ventajas competitivas adecuadas a los constantes cambios de la economía versus los acuerdos firmados y por firmar.

Bajo la perspectiva del tema aduanero, se reconoce que la actuación de la Administración Aduanera no es tan sencilla como parece, pues a medida que se progresa en el esquema de modelos de integración, su papel se torna más importante y activo; obligándola a optimizar su operatividad para no constituirse en una barrera al comercio exterior en Colombia.

Es importante admitir que el gobierno nacional a través del Ministerio de Comercio Industria y Turismo y la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN, en los últimos años han aunado esfuerzos en la mejora de dichos procesos y procedimientos, pero el resultado final es que a pesar de que se han tecnificado, los costos son altos para las operaciones de importación y exportación y los tiempos en algunas ocasiones son muy prolongados. Como consta en los datos registrados en los siguientes cuadros es un estudio realizado por la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, La Asociación Nacional de Industriales-Andi

²⁰ Fuente ADICOMEX

Seccional Cali 2008, Comité Asesor Regional de Comercio Exterior Mesa de Logística y Competitividad, en donde se tuvo la oportunidad de analizar el tiempo en los procesos de importación de contenedores y exportación de los mismos²¹. Los cuales fueron medidos en tiempos mínimos, tiempo promedio y un tiempo máximo. Estos tiempos han sido determinados en días, horas y minutos. El estudio de la Asociación Nacional de Industriales ANDI seccional Valle del Cauca está basado en el proceso y el procedimiento obteniendo como resultado, los procesos muy lentos. Los cuales generan un gran costo para el importador y para el exportador, según el estudio el tiempo mínimo para la nacionalización de un contenedor de importación carga general es de 3.9 días teniendo en cuenta el total arrojado por la investigación de 31 horas 40 minutos tomando como base horarios laborales de 8 horas y el tiempo máximo es de 74:30:00 para un promedio de 9 días. Los bodegajes cobrados por la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura empiezan a generarse a partir del cuarto día los cuales son facturados en dólares de los Estados Unidos de Norteamérica por tamaño del contenedor y son diferenciales es decir por, contenedor de 20 pies del día 4 al 5 la tarifa es de US\$ 18.15 del día sexto al día 10 es de US\$ 21.45 y partir del día 11 es de US\$ 45, para contenedor de 40 pies las tarifas son del día 4 al 5 es US\$ 20.35 , del día 6 al 10 US\$ 24.05 y a partir del día 11 US\$ 50.40, estas tarifas son liquidadas a la tasa representativa del mercado del día en que se retira el o los contenedores del Terminal Marítimo. A parte del Almacenaje el importador debe de cancelar el uso de infraestructura para contenedores de 20 pies es de US\$ 80 y US\$ 98 para contenedores de 40 pies estas tarifas son cobradas una sola vez por cada contenedor.

TIEMPOS DEL PROCESO DE IMPORTACIÓN DE CONTENEDORES				
ACTIVIDADES	UNIDAD	TIEMPOS OBSERVADOS (HR)		
		T. MINIMO	T. PROMEDIO	T. MÁXIMO
VISTOS BUENOS Y PERMISOS PREVIOS A LA IMPORTACIÓN				
Licencia de importación	DIAS	5	7	10
Certificado Fito, zôo o sanitário ICA Bogotá		3,5	4	6
Certificado INVIMA Bogotá		2	3	3
Registro de importación VUCE (Esta libre)		3	4	5
Incorporación de documentos de transporte (BL' s y manifiestos de carga) a SYGA por el Naviero	HORAS	1:00:00	2:00:00	3:00:00

²¹ Fuente: Asociación Nacional de Empresarios de Colombia, seccional Valle del Cauca. Comité de Logística

Entrega de documentos de viaje a la DIAN y revisión aleatoria		0:30:00	1:00:00	3:00:00
Asignación número a manifiesto de carga				
TRÁMITES EN ZONA PRIMARIA BL DIRECTO				
Libre plática - DIMAR (terminó para subir a bordo E INICIO DE OPERACIONES)	HORAS	0:30:00	1:00:00	2:00:00
Descargue del buque				
Informe de inconsistencias a la DIAN por el Naviero		6:00:00	7:00:00	8:00:00
Traslado de la carga a depósito (Patios)				
Informe descargue completo del buque a SPRBUN				
Confirmación de la carga en SYGA por SPRBun		4:00:00	6:00:00	8:00:00
Ingreso de información a SYGA por SIA		1:00:00	2:00:00	3:00:00
Sistema genera número de aceptación de la declaración				
Pago ante banco y confirmación		2:00:00	3:00:00	4:00:00
Aplicación de la selectividad en SYGA				
Levante automático		1:00:00	2:00:00	3:00:00
Inspección documental				
Inspección física				
Traslado de mercancía a Zona Patio 1 lugar de toma de muestras para la inspección, de Unidades de Saneamiento	HORAS	2:00:00	6:00:00	12:00:00
Entrega de certificados de Sanidad		4:00:00	6:00:00	12:00:00
Entrega de documentación ante la DIAN		4:00:00	6:00:00	8:00:00
Inspección física firma acta de inspección DIAN		4:00:00	6:00:00	8:00:00
Generación de número de levante para liberar la mercancía		0:05:00	0:10:00	0:15:00
Solicitud contrato COMODATO				
Liquidación pago de mora y deposito por uso contenedores		1:00:00	1:30:00	2:00:00
Naviera genera COMODATO				
La SIA solicita autorización para retirar el contenedor ante el CID (Orden FOT)		1:00:00	3:00:00	4:00:00
La empresa de transporte genera la visita desde la oficina y entrega orden de retiro y visita al conductor		0:05:00	0:10:00	0:15:00
Entrada al muelle				
Cargue del contenedor				
Inspección externa del estado del contenedor		1:00:00	3:00:00	6:00:00
Báscula				
Comodato y Salida del Terminal				
Inspección documental a la salida del Terminal				
TRÁNSITO Y DESCARGUE EN CALI				
Traslado a destino (Cali)	HORAS	4:00:00	5:00:00	6:00:00
Llegada al cliente e inicio operación		2:00:00	6:00:00	12:00:00

Descargue en destino		2:00:00	3:30:00	5:00:00
Entrega contenedor vacío en Depósito (Cali)		0:30:00	1:00:00	2:00:00
<i>Tiempo transcurrido desde La libre Plática en la Motonave hasta que es descargado el producto en el centro de distribución (con inspección física DIAN)</i>	HORAS	39:10:00	66:20:00	102:30:00
<i>Tiempo transcurrido desde la libre Plática en la Motonave hasta que es descargado el producto en el centro de distribución (Sin inspección física DIAN)</i>	HORAS	26:05:00	44:10:00	65:15:00
<i>Descargue Buque - Selectividad SYGA</i>			20:00:00	
<i>Inspección Física - levante</i>			6:00:00	
<i>levante - generación Comodato</i>			1:40:00	
<i>Cargue - salida puerto</i>			6:10:00	
		31:40:00	49:50:00	74:30:00

Fuente: Asociación Nacional de Empresarios de Colombia, seccional del Valle del Cauca, Comité de logística.
Tabla 5.

Los requerimientos del entorno empresarial diluyen en la expectativa de mejorar los tiempos y la disminución de costos, dado que los procedimientos de acuerdo a la normatividad aduanera son diferentes y no es lo mismo nacionalizar un producto químico que requiera un visto bueno del Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos INVIMA, que nacionalizar carga General que no requiera de ningún visto bueno.

El comité conformado y liderado por la Asociación de Directores de Comercio Exterior Adicomex mostraba una gran preocupación al analizar las constantes quejas y molestias de los empresarios al no coincidir con la realidad del día a día en las operaciones de nacionalización y exportación por el terminal marítimo de Buenaventura.

Se llega inicialmente a la conclusión que la diferencia está en el procedimiento y no en el proceso dependiendo de la naturaleza de la carga.

Las quejas son constantes los diferentes sectores representados por algunas empresas del comité indicaban diferentes problemáticas y la eminente preocupación por sus costos. Los pronunciamientos emanados de las organizaciones a través de los diferentes gremios que los representan a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, Ministerio de Comercio Industria y Turismo, Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos, Instituto Nacional de Agricultura, Dirección General de Estupefacientes, Instituto Colombiano de Desarrollo Rural, Súper Intendencia de Industria y Comercio y a la misma Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, son muy altos y para los cuales en algunas ocasiones hay solución y en otras no, cada operación de

importación y exportación así sea el mismo producto presentan inconvenientes diferentes.

En este sentido, y debido a que es de dominio público la constante incomodidad ocasionada por la existencia de los continuos problemas por la complejidad de los procesos en las importaciones y exportaciones en lo que se refiere a trámites ante entidades para los vistos buenos, el tema de la legislación aduanera operaciones portuaria, desaduanamiento, régimen sancionatorio la cual es criticada constante y frecuentemente por usuarios del comercio exterior, estos pronunciamientos por lo general lo realizan las empresas grandes o multinacionales de la región pero surge la segunda preocupación del comité y son las pequeñas y medianas empresas PYMES las cuales generan el 80% del empleo y que muestran una gran actividad importadora y exportadora desde el año 2004.

La tercera gran preocupación es que las entidades involucradas a en los procesos no se articulan para los procedimientos y cada una de ellas tiene una justificación diferente cuando se presentan los inconvenientes.

La cuarta gran preocupación es que de acuerdo a percepciones de las entidades oficiales involucradas en los procedimientos, las organizaciones no cuentan con personal idóneo y capacitado en los temas de la cadena de abastecimiento y su inclusión en la Distribución Física Internacional y en los constantes cambios de la legislación aduanera colombiana.

Dado lo anterior el comité decide realizar un análisis de cada situación partiendo de la base de lo que era el proceso y el procedimiento en materia aduanera en los años 90 para determinar en qué se ha avanzado el cual se comienza a describir a continuación:

El manejo de la red nacional de aduanas se centralizaba en una Dirección General, ubicada en la capital del país, que no contaba con los mecanismos de supervisión sistemática para evaluar cuando fuese necesario la eficiencia de sus oficinas, especialmente las del campo. Además, no existía una autoridad superior inmediata entre el Director General de Aduanas y el Secretario de Hacienda. Esto, y las demás circunstancias referidas, propiciaban un manejo muy deficiente de las aduanas y del sistema aduanero en general, que se caracterizaba, entre otros aspectos, por lo siguiente:

- Numerosos procedimientos aduanales para el despacho de las mercancías, a pesar de que los principios establecidos en la Ley Aduanera y su reglamento no señalaban más que uno. Esto creaba confusión e incertidumbre jurídica entre los importadores y exportadores, además de un sinnúmero de opciones para los malos manejos.

- Nombramiento de mandos medios, especialmente de administradores de aduanas, con base en consideraciones políticas, lo que ampliaba los espacios para la corrupción y la impunidad.
- Los procedimientos para el despacho de mercancías se concibieron para el modelo económico de máxima protección y por ello eran muy complicados y costosos: una declaración muy detallada ante la aduana acompañada de abundante documentación relativa a la operación que se deseaba realizar; revisión minuciosa en diversas "mesas" especializadas (desde la que asignaba un número, hasta la que revisaba el "ajuste" de la liquidación de gravámenes desde el punto de vista aritmético, todo ello de forma manual); períodos de almacenamiento que podían ser breves o muy largos (esto último acarrea problemas, como el extravío de las mercancías o su virtual abandono), y el reconocimiento aduanero que obligaba a que toda mercancía pasara por un examen sistemático y en consecuencia por la intervención de un vista. El reconocimiento se definía como "el examen de las mercancías de importación o de exportación, o de sus muestras, para precisar su origen, naturaleza, composición, estado, cantidad, especie, envases, peso, medidas y demás características, a fin de comprobar el cumplimiento de las obligaciones establecidas por la Ley".

Todo ello propiciaba la exigencia de dádivas, extorsiones y malos manejos en un entorno de insuficiencia de personal, puesto que las operaciones, pese a esos controles y vicios, crecían constantemente.

El reconocimiento era la principal fuente de las prácticas ilícitas, pues era casi imposible cumplirlo, y una vez que el aforador estampaba su firma de "conforme", el particular obtenía una resolución favorable, que en ocasiones era improcedente. Ante el alud de reconocimientos, los aforadores hoy fiscales de aduana acabaron por saltarse el trámite y tan sólo se limitaban a firmar sin ver la mercancía, por lo que el reconocimiento se convirtió en una norma insustancial.

Los horarios de trabajo poco flexibles hacían necesario recurrir a los "servicios extraordinarios", que representaban un alto costo para los importadores y exportadores. Ante ello el importador o su agente de aduana solicitaban un "servicio extraordinario" para el despacho de su mercancía y como éste requería desde el empleado que asignaba el número para el pedimento hasta la intervención de los aforadores.

Lo aplicable al procedimiento de retiro de mercancías de la aduana (desaduanamiento) también lo era para el despacho de los equipajes de los viajeros internacionales. En estos casos no había revisión previa de una declaración, puesto que ésta no existía. Así, la aplicación correspondiente quedaba a la discrecionalidad absoluta de los aforadores hoy inspectores de aduana.

Para comprobar a posteriori el desaduanamiento, la inspección de las empresas se realizaba de manera descentralizada, mediante un nutrido grupo de inspectores, con poca preparación técnica pero con mucha habilidad para las prácticas indeseables.

La elaboración de la estadística del comercio exterior era muy rudimentaria. Si bien se usaban computadoras, los datos se capturaban directamente de los documentos tramitados, lo que producía inexactitudes, falta de oportunidad y altos costos. En cada aduana operaba una oficina de informática con su grupo de operadores, quienes capturaban de 70 a 75 de los más de 130 datos que contenía cada manifiesto de aduana. La revisión de todos los vehículos en fronteras y carreteras estaba a cargo de personal armado -el llamado Resguardo Aduanal Mexicano, de escasa capacidad técnica y cuestionable probidad-, agrupado en una corporación que no llegó a ser paramilitar, como era el propósito, pero sí ardorosamente sindicalizada y con altos índices de corrupción.

Se estableció un régimen de tránsito de mercancías entre aduanas para facilitar las operaciones, especialmente cuando se le combinaba con el despacho a domicilio (Decreto 1909 de 1991). Este régimen, bueno a priori, propició sin embargo enormes abusos por parte de usuarios poco éticos, que introducían mercancías a su amparo con destino a otra aduana a la que con frecuencia aquéllas no llegaban. Con el tiempo se convirtió en un foco más de contrabando y corrupción.

El régimen de importación temporal, igualmente degradado, lo utilizaban importadores abusivos para introducir mercancías sin pagar impuestos y era frecuente que éstas no se regresaran al exterior al término de su temporalidad. Dado que esas importaciones, que eran cuantiosas, requerían de una fianza, las aduanas tenían en su poder decenas de miles de fianzas que nunca se cobraban por falta de personal y de controles adecuados.

Reducido número de agentes de aduana (gestores habituales de las operaciones de importación y exportación de particulares), con honorarios aparentemente bajos, escasamente controlados, poco colaboradores y partícipes de las prácticas administrativas irregulares que propiciaba la desorganización. Como las gestiones también podían realizarlas los apoderados aduanales de las empresas e incluso los propios particulares, no era difícil simular la existencia de personas y domicilios, lo cual no era muy conveniente para el fisco.

Las exenciones, prórrogas, plazos y autorización de operaciones temporales se sujetaban a decisiones expresas de diversos funcionarios, lo que creaba espacios para prácticas inconvenientes. Esto era particularmente grave en el caso de la aceptación, cancelación, control o ejecución de las garantías, especialmente de las fianzas, pero también en las importaciones de menajes de casa y en las que había alguna exención, que para aplicarse necesitaba de las autorizaciones.

Antigüedad y malas condiciones de las instalaciones físicas y en general de todo el trabajo.

Pero de acuerdo al proceso y procedimiento de una importación en la modalidad ordinaria señalado por las autoridades administrativas oficiales indican que los pasos a seguir se representan en doce (12) puntos básicos para una importación exitosa y legal, esta información es la que se encuentra en la página WEB del ministerio de Comercio Industria y Turismo: www.mincomercio.gov.co :

Primero se debe realizar un estudio de mercado del producto a comercializar para así desarrollar un estudio de pre factibilidad del producto y ver la rentabilidad que este genera para tomar la decisión de importar o no.

Una vez realizado el estudio de pre factibilidad y la disposición a importar la mercancía es necesario que la empresa o persona natural realice el trámite ante las entidades correspondientes (sanitaria, etc.) para su debida inscripción.

Teniendo los vistos buenos de la inscripción se deben radicar los siguientes documentos para el registro o licencia de importación:

- Cedula de Ciudadanía o número de identificación tributario (NIT) en las oficinas de DIGECOMEX (Dirección General de Comercio Exterior)
- Compra y diligenciamiento del formulario (Registro de Importación – hoja principal).
- Solicitud de vistos buenos de las entidades correspondientes para aquellos productos que así lo requieran
- Radicación de formularios en oficinas regionales o seccionales en las oficinas de DIGECOMEX
- Aprobación de la importación por parte de DIGECOMEX

Teniendo la aprobación de DIGECOMEX se procede al pago de la importación para poder realizar el despacho de la mercancía hasta el puerto colombiano.

La compañía transportadora debe diligenciar el manifiesto de carga para que a la llegada del la mercancía al país se realice la verificación de esta por parte de la Administración de Aduanas.

El importador, el usuario aduanero o la sociedad de intermediación aduanera que se delegue hace los trámites para efectos de nacionalización de la mercancía (se

debe comprar los formularios de Declaración Andina de Valor en Aduanas y el de declaración de importación y diligenciarlos).

El paso a seguir es el pago de los tributos aduaneros en los Bancos o entidades financieras autorizadas. Se presentan todos estos documentos en el depósito de aduana donde se encuentre la mercancía, el empleado o funcionario que reciba estos documentos debe ingresarlos al sistema informático manejado por la aduana.

Antes de dar salida a la mercancía del depósito de aduana el inspector de la DIAN debe realizar una inspección física de la misma y de los documentos entregados para constatar la veracidad de la importación.

Finalmente la mercancía queda libre a disposición del importador; las tarifas diferenciales dependen de los aranceles.

La exportación definitiva es la salida del territorio aduanero nacional de mercancías nacionales o nacionalizadas para su uso o consumo definitivo en el exterior. La exportación definitiva cuanta con diecisiete (17) pasos claves para realizar un proceso sin contratiempos.

Como primera medida se debe realizar un estudio de mercados e identificar donde está centralizada la demanda (dichos datos pueden ser encontrados en MINCOMERCIO y Proexport).

Registrarse en la Cámara de Comercio y obtención del NIT si no se tiene, de lo contrario seguir con el paso de la inscripción en el registro nacional de exportadores (RNE). Una vez realizado este paso el exportador deberá remitir la factura al importador para que este abra la carta de crédito, el Banco Comercial colombiano emite la confirmación para que el exportador contrate transporte.

El exportador debe tramitar registro sanitario (en caso de requerirse) o inscripción ante la entidad correspondiente. Se debe realizar el trámite del certificado de origen cuando este se requiera.

El exportador debe diligenciar también el documento de exportación en la administración de aduana y la solicitud de vistos buenos expedidos por las entidades de control.

Ante la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN, se debe presentar los documentos tramitados, el DEX, documento de transporte factura comercial e inscripciones. Una vez presentado los documentos a la Dirección de Impuestos y Aduanas nacionales DIAN, procede a la revisión de los documentos y la inspección física de la mercancía para así autorizar el despacho de la mercancía y finalmente esta entidad debe enviar el DEX al Ministerio de Comercio Industria y Turismo para registrar la exportación definitiva.

De acuerdo al convenio con el importador, el exportador recibe su pago (usualmente por un intermediario financiero). Este debe diligenciar la declaración de cambio y efectuar la venta de divisas a su intermediario cambiario quien posee poder para la solicitud del certificado de reembolso tributario (CERT). Esta solicitud es verificada por el Ministerio de Comercio Industria y Turismo quien liquida el CERT de encontrarlo correcto y lo remite al Banco de la República.

Finalmente el Banco de la Republica crea una subcuenta con el intermediario financiero en donde se reintegran las divisas por el valor del CERT.

3.1. REFORMAS A LOS PROCEDIMIENTOS

Desde 1984 a la fecha, a pesar de los avances en la Modernización de las Aduanas causados por el dinamismo del mercado internacional y como consecuencia de las directrices y recomendaciones para facilitar el comercio internacional, se han realizado cambios en las normas aduaneras, sin embargo, los resultados alcanzados no han sido los esperados.

Dado lo anterior y de acuerdo a los lineamientos para realizar una importación en doce (12) pasos y las exportaciones en diecisiete (17) pasos se procede a una serie de cambios estructurales con el fin de unificar criterios en los procesos y procedimientos, el cual consistía en la redefinición del procedimiento en el despacho de las mercancías, y con el propósito de dotar de plena validez el principio de autodeterminación y auto cumplimiento de obligaciones, se emprendieron varias reformas, entre ellas el decreto 1909 de 1991 y el decreto 2685 de 1999 y la resolución 4240 del año 2000 las cuales permitieron que el proceso mejore, no obstante no alcanza a ser eficiente.

Con respecto al paso de las mercancías a territorio nacional para su reconocimiento, trámite que constituía uno de los peores focos de corrupción debido a la discrecionalidad con que operaban los aforadores, se decidió emplear una práctica útil en otros países: no revisar todos los cargamentos, sino unos cuantos, advirtiendo a los usuarios que si por el ejercicio de las facultades de comprobación -que se conservaron intactas para las aduanas- se descubría que se había declarado con falsedad, las sanciones serían muy severas, es lo que se conoce hoy en día como control posterior.

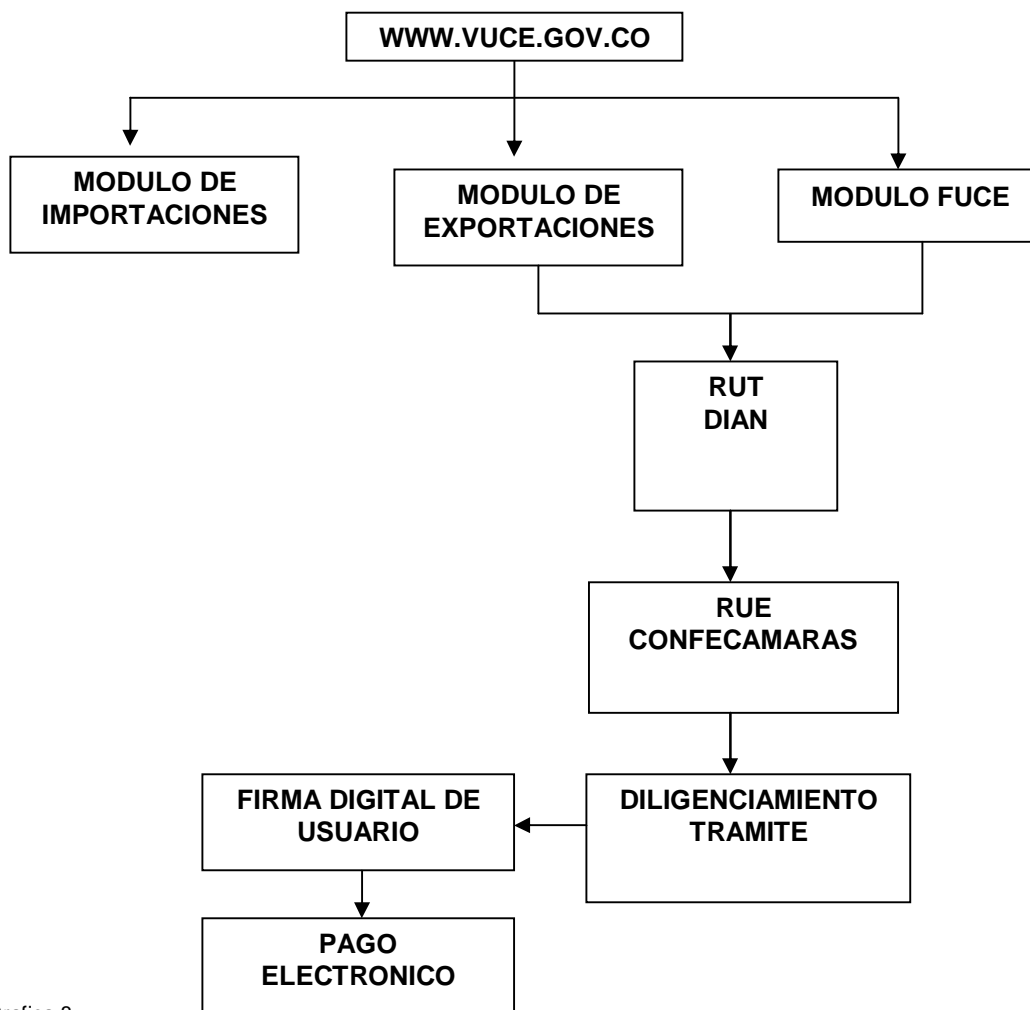
La selectividad en la exportación generalmente se mantiene en uno de cada 30 camiones; en las operaciones de la industria maquiladora se revisa uno de cada 100. Si en un reconocimiento se descubre que se declaró con falsedad, se pagó con inexactitud en perjuicio del fisco, se eludieron controles o restricciones y se perjudicaron los intereses jurídicos de la aduana, las penas para el agente aduanal

que intervino y para sus comitentes y gestores van desde multas y decomisos, hasta la cancelación de la patente del agente e incluso prisión.

A finales del año 2004 se inició un modesto programa de cómputo llamado SYGA. Sistema informático de Gestión aduanera.

En desarrollo de la política de nacionalización y automatización de trámites, bajo la coordinación de la vicepresidencia de la República y enmarcado dentro del programa de renovación de la administración pública PRAP. El Ministerio de Comercio Industria y Turismo en coordinación con el departamento Nacional de Planeación, el departamento administrativo de la función Pública y 17 entidades vinculadas al Comercio Exterior, realizó la armonización de los requisitos, trámites y documentos exigidos por la entidades que intervienen en las operaciones de Importación y exportación con el fin de facilitar las transacciones internacionales y propiciar mejores condiciones de competitividad de los productos y servicios nacionales en el exterior. Como resultado de lo anterior, fue expedido el DECRETO 4149 de Diciembre de 2004 “por el cual se racionalicen algunos trámites y procedimientos de Comercio Exterior, se crea la Ventilla Única de Comercio Exterior”.

La Ventanilla Única de Comercio Exterior, es un instrumento informático que permite el trámite electrónico de las autorizaciones, permisos, certificaciones, o vistos buenos previos exigidos por las respectivas entidades del estado para la realización de las operaciones específicas de importación y exportaciones. El desarrollo informático que soporta la VUCE garantiza la seguridad tecnológica y jurídica de los diferentes trámites al integrar la firma digital y el pago electrónico en línea como se muestra la gráfica.



Grafica 8.

La Ventanilla Única de Comercio Exterior está conformada por tres módulos así

- **Importaciones:** Trámites electrónicos de licencias previas y registros de importación.
- **Exportaciones:** Trámite electrónico de autorizaciones previas para exportación.
- **Formulario Único de Comercio Exterior - FUCE**

Ante las diferentes entidades. Cuenta con tres componentes:

- **RUT – RUE:** Identificación y clasificación de la persona natural o jurídica.
- **Componente Común:** Identifique el trámite y estandariza información del producto.
- **Componente Misional:** Información propia y de interés particular para cada entidad.

Las entidades administrativas que se integran ante la Ventanilla Única de Comercio Exterior son dieciocho (18), las cuales son

- Ministerio de Comercio Industria y Turismo.
- Ministerio de Minas y Energías.
- Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.
- Ministerio de Transporte
- Ministerio de la Protección social.,
- Ministerio de Relaciones Exteriores.
- Ministerio de Agricultura y desarrollo rural.
- Ministerio de Defensa.
- Ministerio de Cultura.
- Superintendencia de Industria y comercio.
- Superintendencias de Vigilancia y Seguridad Privada.
- Instituto Colombiano de Desarrollo Rural – ICODER.
- Instituto Colombiano Agropecuario – ICA.
- Instituto Nacional de Geología y Minería – INGEOMINAS.
- Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos – INVIMA.
- Industria Militar – INDUMIL.
- Dirección Nacional de Estupefacientes.

Para realizar trámite en cualquiera de los módulos o efectuar consultas ante la VUCE es indispensable haberse registrado previamente, ante el Sistema, para lo cual debe seguirse el siguiente procedimiento: el registro está reglamentado por las circulares externas número 011 y 038 de 2007.

Agentes de Aduana, Usuarios Aduaneros Permanentes (UAP), Usuarios Altamente Exportadores, Apoderados Especiales Importadores que tramitan directamente su licencia o registro de Importación, Exportadores, productores Nacionales y demás usuarios del módulo FUCE.

Estos usuarios deben de cumplir los siguientes requisitos:

- Obtener el certificado digital ante una entidad certificadora autorizada por la Superintendencia de Industria y comercio
- Registra la llave digital (token) en línea.

El decreto 3803 de 2006 que establece registro de importación ante el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo:

- Las importaciones de Bienes de Libre Importación que requieren permiso o autorización o deban cumplir con algún requisito establecido por alguna autoridad competente.
- Las importaciones de bienes sometidas al Régimen de Previa.

3.2. TRAMITE DE VISTO BUENO Y DOCUMENTOS ANEXOS PARA ENTIDADES EXTERNAS AL MINISTERIO DE COMERCIO INDUSTRIA Y TURISMO.

En el momento de diligenciar la solicitud de importación, el importador debe de registrar en el formulario el nombre de la entidad el cual requiere visto bueno y el código de la misma.

El importador deberá indicar en un campo de referencia el número de identificador del documento pertinente (ejemplo: Número del registro, Número del visto bueno, Número de certificado, etc.) Para que la entidad que lo expidió verifique la veracidad de información del registro con la del documento que reposa en sus archivos. Así mismo, debe de indicar la vigencia del documento. Es necesario precisar que estos documentos no se deben de anexar.

De acuerdo con lo anterior, el sistema asigna electrónicamente la solicitud de importación a las entidades de Visto Bueno para que emitan concepto.

El nombre de la entidad se debe de indicar de acuerdo con los vistos buenos exigidos por las subpartidas arancelarias del producto a importar. Si el usuario no está seguro debe consultar el arancel ingresando al sistema VUCE Web, opción: consulta de arancel, en donde podrá ver los vistos buenos para cada subpartida.

El importador debe realizar el pago del visto bueno a la entidad que así lo requiera de acuerdo con la política que tenga cada una de estas entidades, actualmente el pago de los vistos buenos del Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos INVIMA y del Instituto Colombiano Agropecuario ICA se realizan a través de la VUCE.

Si el importador no diligencia la Casilla 28 el sistema asigna electrónicamente la solicitud de importación al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, donde el funcionario encargado de la revisión, verifica si requiere o no Visto Bueno. Si lo(s) requiere, asigna mediante el sistema VUCE Web una tarea relacionada a la(s) entidad(es) de Visto bueno competente(s) para hacer la revisión de la solicitud de importación, para que emita(n) su concepto. El sistema le enviara automáticamente un correo electrónico al importador informándole que su solicitud de importación requiere visto de determina entidad. El no diligenciamiento de esta casilla por parte del usuario generará una demora adicional en tiempo de respuesta a la solicitud.

La entidad encargada de emitir visto bueno o autorización previa revisa que las subpartidas arancelarias correspondan al producto a importar y emite uno de los siguientes conceptos:

- **Requerimiento al importador:** Se presenta cuando el importador debe de precisar alguna información ó debe de adjuntar algún documento para

realizara la evaluación de la solicitud de la importación. El sistema envía un correo electrónico al importador informándole el requerimiento; una vez el importador atiende el requerimiento debe de cerrar la etapa.

- **No requiere:** La entidad a donde fue direccionada la solicitud determina que la misma no es de su competencia.
- **Negada:** Ocurre cuando la entidad no autoriza la importación del bien o este tiene restricciones. Cuando la solicitud es negada se cierra automáticamente para la solicitud.
- **Aprobada:** Se da cuando la entidad de Visto Bueno autoriza la importación del bien.

Lo anterior hace referencia al los procedimientos establecidos por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y la Dirección de Impuestos y Aduana Nacional DIAN, mostrando un avance en los procedimientos y en los procesos de importación y exportación. A pesar de lo anterior presentan hoy por hoy poca efectividad dando como resultado mucho más demoras en los procedimientos. Los aplicativos enunciados en las diferentes reformas estructurales aplicadas por las entidades involucradas en los procedimientos deben de optar por una significancia y reducción de los tiempos para desarrollar los procesos de desaduanamiento y el proceso de exportación. Estos procesos conllevan en un largo plazo a que todos los importadores se deban de ajustar, pero la variable tiempo y costo es una premisa para todo empresario importador y exportador.

TIEMPOS DEL PROCESO DE EXPORTACIÓN DE CONTENEDORES				
ACTIVIDADES	UNIDAD	TIEMPOS OBSERVADOS (HR)		
		T. MINIMO	T. PROMEDIO	T. MÁXIMO
PREVIAS AL ENVÍO CARGA				
Certificado de origen	HORAS	3:00:00	6:00:00	10:00:00
Certificado Fito, zoo o sanitario ICA		6:00:00	15:00:00	24:00:00
Declaración de exportación		0:20:00	0:30:00	1:00:00
Reserva Exportador		0:05:00	0:10:00	0:15:00
Reserva Naviera		2:00:00	3:00:00	4:00:00
Consecución del transportador		5:00:00	0:10:00	0:15:00
Ingreso y cargue del contenedor patio de contenedores		2:00:00	3:00:00	7:00:00
Salida del patio de contenedores y llegada al cliente		1:00:00	2:00:00	3:00:00
Llegada al cliente e inicio operación		4:00:00	6:00:00	9:00:00
Inspección y embalaje		0:50:00	2:00:00	4:00:00
Entrega documentos de exportación (en planta)		0:30:00	1:00:00	4:00:00
Entrega documentos de exportación (Zona Franca)		1:00:00	2:00:00	5:00:00

LLEGADA A BUENAVENTURA				
Tránsito a Buenaventura	HORAS	4:00:00	5:00:00	6:00:00
Tiempo vía Alterna / Interna		0:00:00	0:40:00	2:00:00
Reporte a empresa de transporte		0:30:00	0:40:00	1:30:00
Solicitud de Autorización de embarque		0:15:00	0:40:00	1:00:00
Planilla de traslado				
SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL BUENAVENTURA				
Generar orden de ingreso desde la oficina SIA (Booking)	HORAS	0:05:00	0:07:00	0:10:00
Generación de la visita por empresa transporte				
Plan A:				
P – Check				
Ingreso al PARE		0:30:00	1:00:00	2:00:00
Entrega de documentación al embarcador				
Aplicación de la selectividad (ICA, Antinarcóticos, DIAN...)		0:20:00	1:00:00	2:00:00
Espera turno para inicio inspección en antinarcóticos, DIAN, ICA,		3:00:00	6:00:00	12:00:00
Inspección en antinarcóticos		2:30:00	4:00:00	8:00:00
Pesaje en Báscula		5:00:00	0:10:00	1:00:00
Descargue en patio		0:15:00	0:30:00	1:00:00
Almacenamiento (estancia en tiempo)		72:00:00	96:00:00	168:00:00
Carga en Buque		0:10:00	0:15:00	0:20:00
Cancelación del DEX	DIAS	2 días	3 días	5 días
Entrega de exportación	DIAS	depende de destino		

<i>Tiempo transcurrido desde la consecución del contenedor hasta que el gancho del Buque.</i>	HORAS	96:55:00	130:02:00	232:00:00
Tiempo sin incluir almacenaje	HORAS	24:55:00	34:02:00	64:00:00

Ingreso - descargue en patio **12:47:00**

Almacenamiento temporal **96:00:00**

Fuente: Asociación Nacional de Empresarios de Colombia, seccional del Valle del Cauca, Comité de logística.

Tabla 6.

En las actividades previas al envío de la carga podemos ver que el proceso puede ser agilizado mas no eficaz pues muchas de estas actividades dependen de una

firma y la rapidez con que esta se genere. Lo cual es contraproducente pues hay poco personal autorizado para estos procesos.

En la llegada a Buenaventura los tiempos son en promedio buenos. En la Sociedad Portuaria de Buenaventura encontramos que los tiempos manejados en esta no son buenos por que las demoras para tiempo de espera de turnos y almacenamiento hacen que una empresa pierda competitividad frente al mercado. Este tiempo que se “pierde” en almacenaje (una diferencia de 3 a 4 días) se ve reflejado en la espera del cliente por su mercancía.

Para el proceso de exportación podemos ver que aun que se encuentran algunos valores aceptables para los productores, costos como los escoltas a puerto encarecen el proceso, pues la inseguridad de las carreteras, la falta de protección y la falta de infraestructura llevan a estos a incrementar sus costos para garantizar la mercancía, su llegada a tiempo y evitar la suplantación de la misma.

4. PROBLEMAS COMUNES EN LOS PROCESOS OPERATIVOS DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN EN LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA

4.1 PROCESO DE IMPORTACIÓN EN LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA

El proceso de Importación en Colombia exige un conocimiento fundamentado en el Decreto 2685 de 1990 al igual que en la Resolución 4240 de 2000 en concordancia con la Resolución 5932 de 2007, decretos 2178 de 2007, Decreto 2287 de 2007, Resoluciones 7382, 7373, 7530, 7637, 7719, 7813 de 2007 y el Decreto 2557 de 2007.

De acuerdo a lo tipificado en la norma para el proceso de importaciones, para obtener el levante de la mercancía es decir “El acto por el cual la autoridad aduanera permite a los interesados la disposición de la mercancía, previo el cumplimiento de los requisitos legales”. Artículo 1 Decreto 2685 de 1999.

Para proceder al levante de la mercancía y al cumplimiento de los requisitos legales en una importación, es pertinente, en primera instancia, conocer la clase de artículo(s) para identificar la Posición Arancelaria. Clasificado el producto a importar el arancel de Aduanas indicará si se requiere o no se requiere el permiso de Importación llamado registro para todos aquellos productos que se encuentren en el régimen de Libre Importación ó Licencia de Importación para aquellos productos del régimen de Previa, No obstante la norma aduanera indica si el producto a importar requiere visto bueno de entidades como el instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos INVIMA, Ministerio de Comercio Industria y Turismo, Ministerio de Minas y Energías, Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, Ministerio de Transporte, Ministerio de la Protección social, Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio de Agricultura y desarrollo rural, Ministerio de Defensa, Ministerio de Cultura, Superintendencia de Industria y comercio, Superintendencias de Vigilancia y Seguridad Privada, Instituto Colombiano de Desarrollo Rural – INCODER, Instituto Colombiano Agropecuario – ICA, Instituto Nacional de Geología y Minería – INGEOMINAS, Industria Militar – INDUMIL, Dirección Nacional de Estupefacientes.

Este procedimiento de elaborar la licencia de Importación en caso de requerirse oscila entre los cinco (5) y diez(10) días, en caso de requerirse certificado Fitosanitario o Zoosanitario el promedio de días está entre 3.5 y seis (6) días, en caso de requerirse Certificado del Instituto Nacional de Medicamentos y Alimentos Invima el tiempo oscila entre los dos y tres días, En caso de los registros de Importación el promedio de tiempo en su aprobación está entre los tres(3) y Cinco (5) días, esto se realiza en cumplimiento de las normas aduaneras por lo que en promedio este cumplimiento estará entre Cuatro (4) y Siete (7) días, según sea el

caso, es decir, si se requiere registro o Licencia o si se requiere previamente la aprobación del Visto Bueno del Instituto Colombiano Agropecuario ICA o el Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos Invima , proceso que se realiza a través de la Ventanilla Única de Comercio Exterior VUCE.

Cuando la mercancía llega al territorio aduanero nacional de acuerdo a lo contemplado en el artículo 90 del Decreto 2685 de 1999 indica “ todo medio de transporte que llegue al territorio aduanero nacional o que se traslade de una parte del país que goce de un tratamiento especial a otra que no la tenga, deberá arribar por los lugares habilitados por la Dirección de Impuestos y aduanas Nacionales” el artículo 91 del Decreto 2685 de 1999 indica, “el transportador dará aviso de su llegada a la Administración de Aduanas correspondiente , con una anticipación Mínima de doce (12) horas si se trata de vía Marítima, y de una (1) hora, cuando corresponda a vía aérea”.

Dado lo anterior la Línea Naviera, el Agente de Carga o embarcador deberá reportar a la DIAN los documentos transporte en este caso el Bill Of. Lading (B/L) a la Administración de la Aduana, cuando el buque arriba al territorio Aduanero Nacional se incorpora los documentos de transporte al Sistema Informático de Gestión Aduanera SYGA, este procedimiento lo realiza el naviero en un promedio entre una (1) y tres (3) horas, es de resaltar que si no se realiza este procedimiento por parte de la línea naviera o agente de carga, no se puede iniciar el proceso de nacionalización por parte de los Agentes de Aduana.

Luego de este procedimiento se deberá entregar el documento de transporte a la Dirección de Impuesto y Aduanas Nacionales DIAN, para su revisión aleatoria y asignación del numero al manifiesto de carga “el artículo 1ro del Decreto 2685 de 1999 modificado por articulo 1ro 1198 de 2000 indica:

Manifiesto de Carga. Es el documento que contiene toda la relación de los bultos que comprenden la carga, incluida la mercancía a granel, a bordo de medio de transporte y que va a ser cargados y descargados en un puerto o aeropuerto.”

Este procedimiento de la asignación del número al manifiesto de carga oscila entre los 30 minutos y 3 horas, el tiempo de descargue de la mercancía del medio de transporte marítimo, el traslado de la carga a los patios y el informe de descargue completo del buque a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura SPRBUN, oscila entre 6 y 8 horas; entre tanto la autoridad aduanera estará asignando el numero de manifiesto de carga o sobordo, el tiempo de confirmación de la carga al sistema informático de gestión aduanera en el SYGA por la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura SPRBUN oscila entre 4 y 8 horas, con lo anterior se concluye que el tiempo que transcurre desde la incorporación al sistema SYGA y la confirmación puede tardar en promedio hasta 11 horas pero de estas once horas se debe de tener en cuenta que la jornada laboral es de 8 horas , con la anterior argumentación el proceso para incorporar los datos de la mercancía al SYGA puede demorarse hasta 2 días.

El procedimiento anterior, indica que el Agente de Aduana puede empezar el proceso de nacionalización de la carga e ingresar la información al SYGA soportado con los datos de el documento de transporte, la factura comercial, la lista de empaque, el certificado de origen, los vistos buenos si se requieren y el pago de los tributos aduaneros, esta expresión comprende los derechos de aduana y el impuesto sobre la ventas, ingresada la información al SYGA el sistema genera numero de aceptación de la declaración de importación, este proceso oscila entre 1 y 3 horas, aceptada la declaración se pagan los tributos aduaneros ante el banco y se confirma oscilando entre 2 y 4 horas; el sistema con el anterior procedimiento aplica la selectividad indicando si abra: “levante automático, inspección documental o inspección física”, esta información se obtiene por el sistema marcando un tiempo entre 1 y 3 horas, en caso de que la declaración de importación se le tenga que practicar la inspección física, el tiempo de nacionalización aumenta en un día, lo que no sucede si se diera el levante automático.

Con la inspección física se tendrá en cuenta que se deben generar movimientos de la carga en patio de contenedores a la zona de inspección, siendo allí donde se contrata para la movilización de la carga al operador portuario, el fiscal de aduana determinara aleatoriamente si la inspección de la mercancía la realizara total o parcialmente.

La firma del acta de inspección física por parte del fiscal de aduana oscila entre 4 y 8 horas, es decir; adicionando un día más para la autorización del levante de la mercancía.

Para retirar la mercancía de las instalaciones de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, el Agente de Aduana debe de tramitar la solicitud del contrato de comodato a la línea naviera como también la liquidación del pago de bodegajes y de uso de infraestructura a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, el agente de Aduana debe de dejar pago el depósito de contenedor a la línea naviera o agente de carga. El Agente de Aduana solicita autorización para retirar el contenedor ante EL CID (ORDEN FOT); este procedimiento demora en promedio 4 horas.

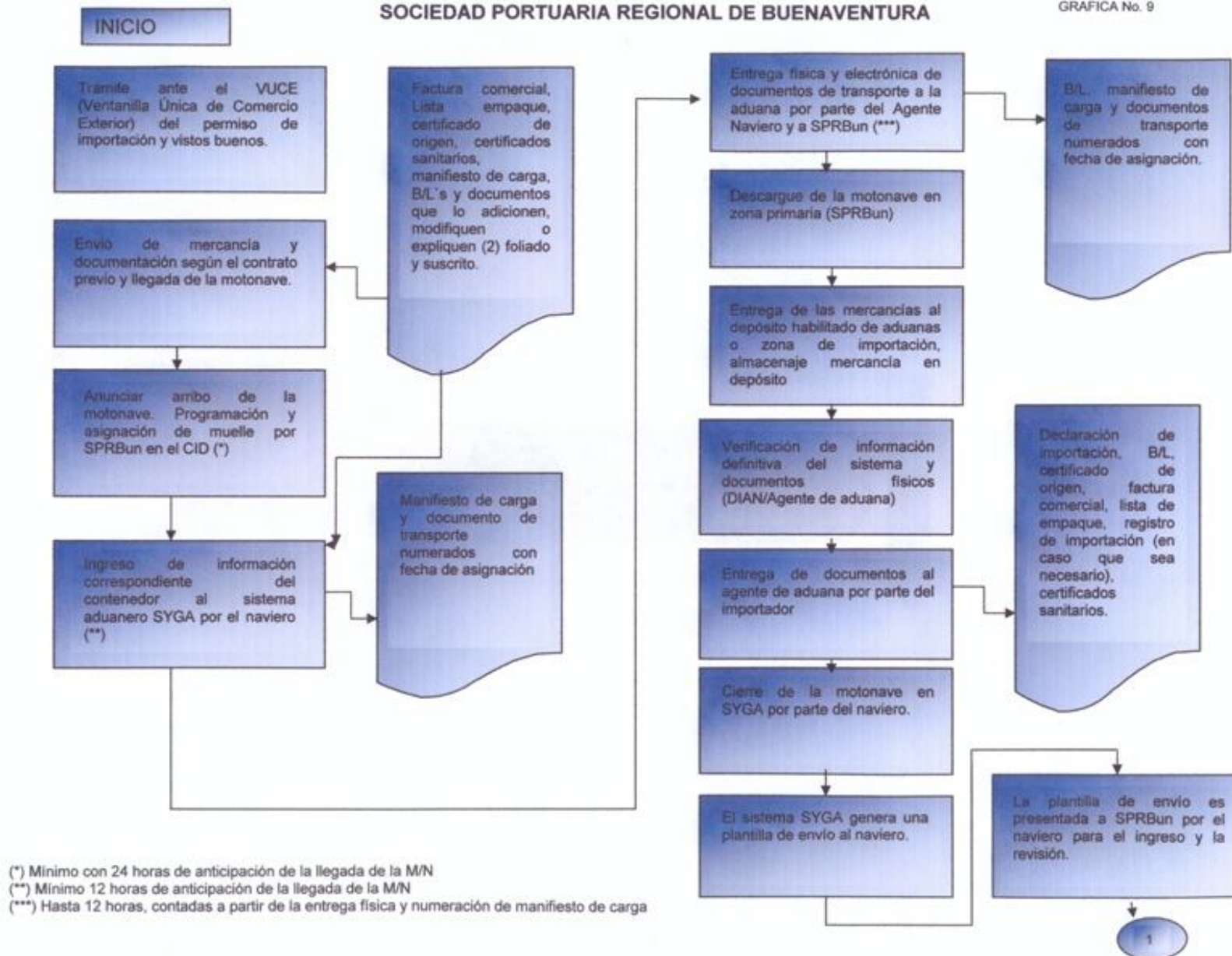
La empresa de transporte terrestre genera la visita desde la oficina y entrega orden de retiro y visita al conductor para que entre a muelle, cargue contenedor, se realice la inspección externa del estado del contenedor, se realice el peso en bascula y se expida el comodato y salida del Terminal marítimo, este proceso oscila entre 1 hora y 6 horas. El transito y descargue en Cali en promedio se da entre 4 y 8 horas.

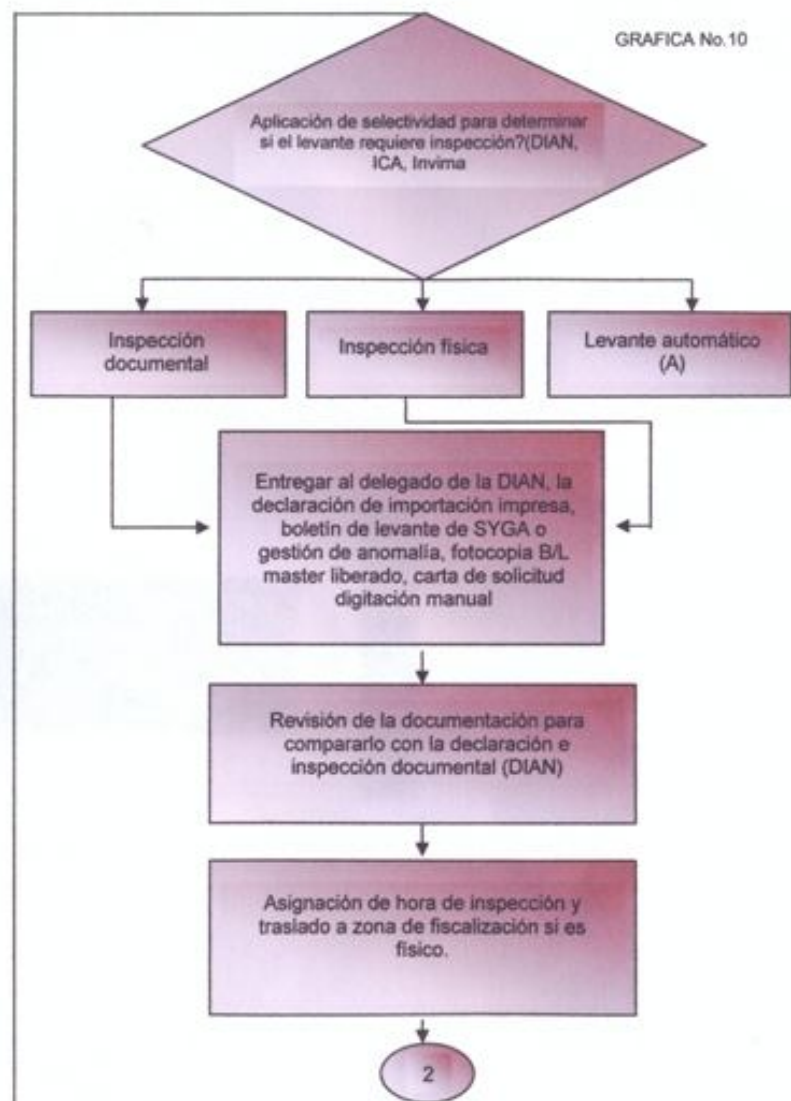
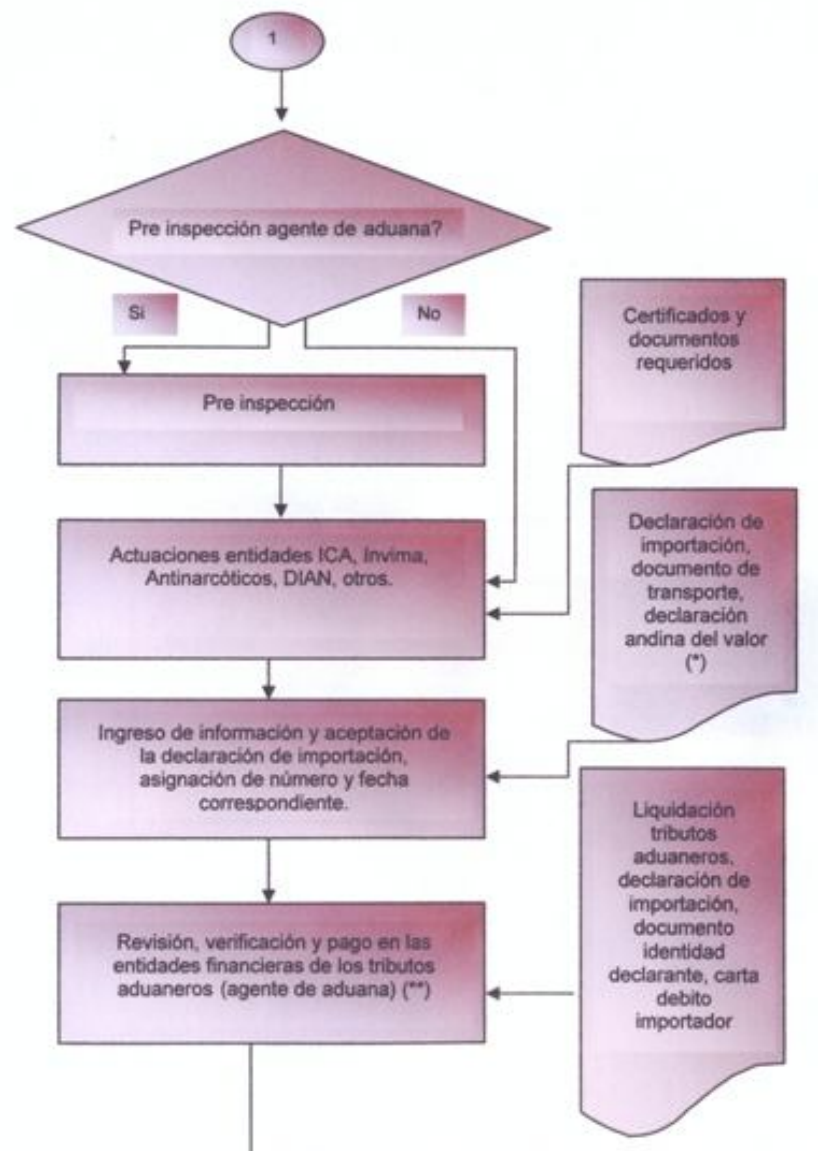
Lo anterior indica que el tiempo para nacionalizar una mercancía por la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura en promedio está entre 4 y 10 días, si el proceso dura más del cuarto días es porque se presento inspección física de la mercancía y movimientos para la inspección dando como consecuencia el pago de

bodegajes, cuya tarifa está establecida en dólares de los Estados Unidos de Norte América y liquidados a la tasa representativa del mercado del día en que se retira el contenedor del terminal marítimo.

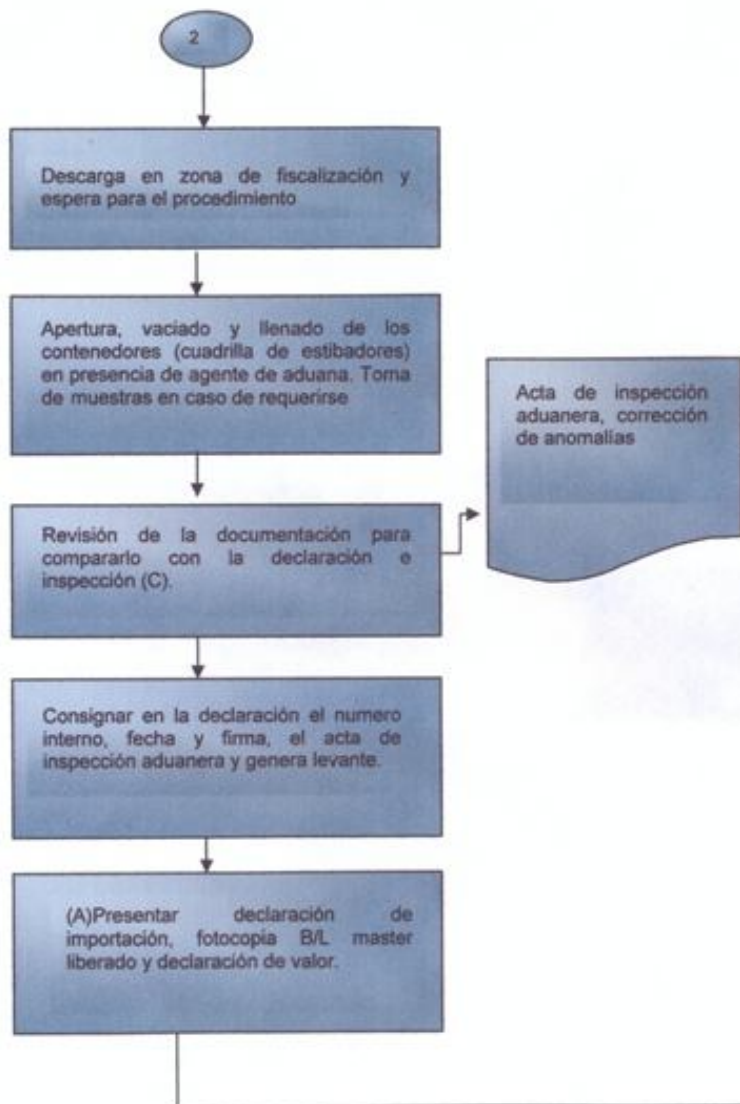
PROCESO DE IMPORTACIÓN DE CONTENEDORES SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA

GRAFICA No. 9



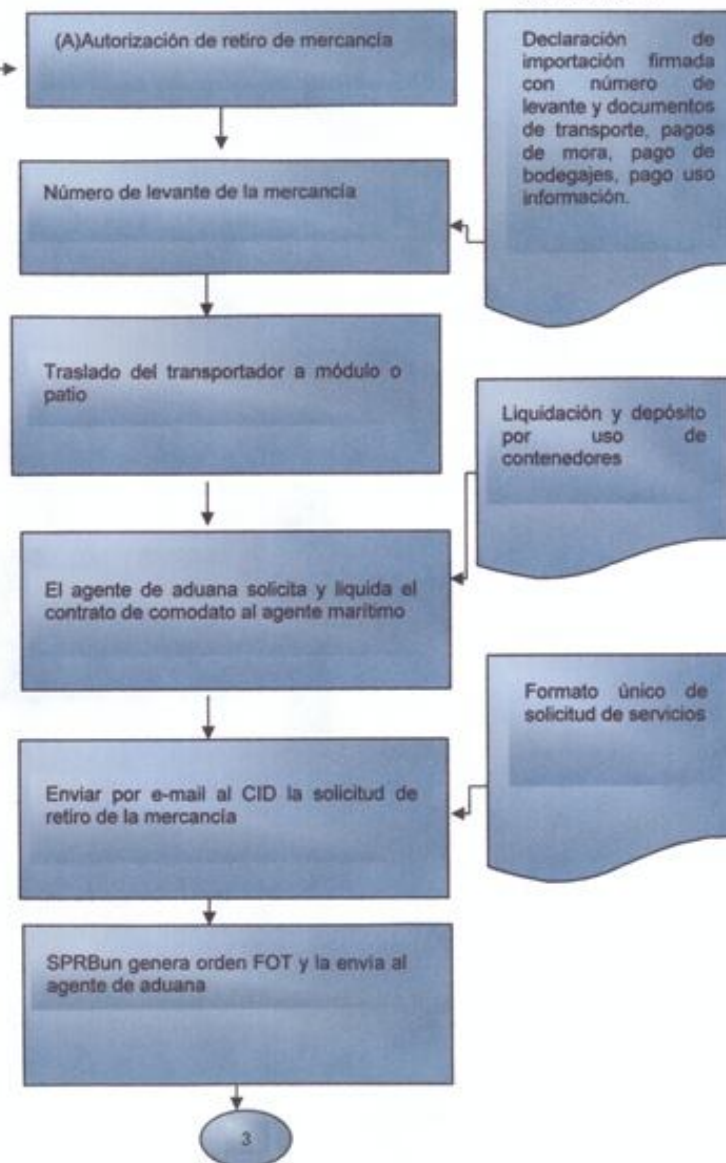


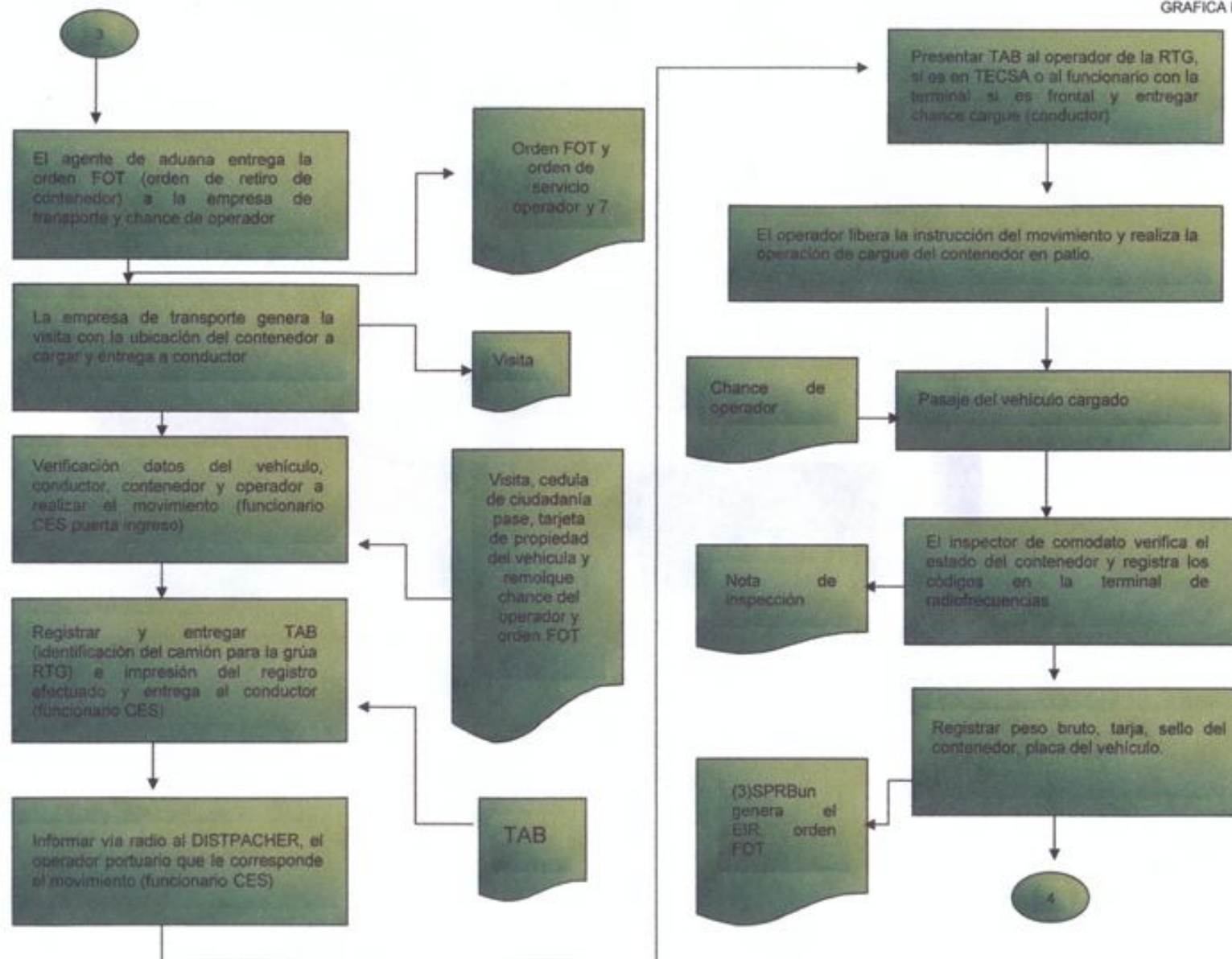
(*) Registro de importación, certificado de origen y otros documentos de normas legales, lista de empaque, mandato ante la DIAN y otros soportes si se requieren
 (**) Tiempo máximo permitido 2 meses siguientes a la llegada de la mercancía
 (***) El ICA, labora de 8 a 12 y de 14-17:30, los inspectores de la DIAN, si se requieren trabajan los domingos.

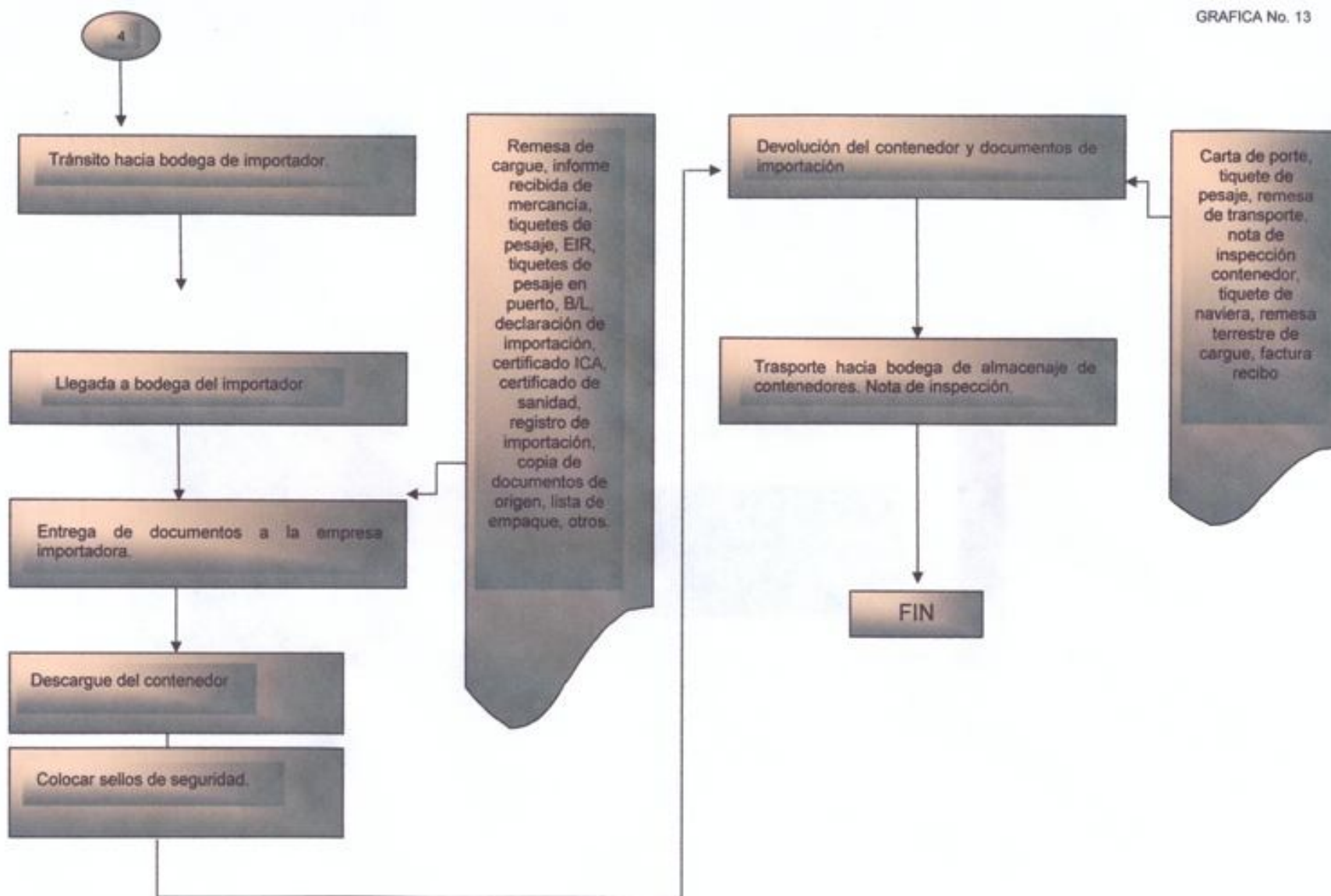


(*) El horario de atención en el CID es de las 7 a las 20 horas en jornada continua de Lunes a Sábado

GRAFICA No. 11







A continuación se detalla a través del siguiente cuadro los costos que se generan promedio por contenedor de 20 pies y de 40 pies en el proceso de importación.

SERVICIO	COSTO CONTEN EDOR 20´	COSTO CONTENEDOR 40´
DOCUMENTACIÓN PREVIA A LA LLEGADA DEL BUQUE		
Certificado de origen	El valor lo asume el Exportador	
Registro de importación	\$ 30.000	\$ 30.000
Declaración de la importación	\$ 11.000	\$ 11.000
Declaración Andina de valor (aplica solo para compras superiores a US \$ 5,000 en Valor FOB, no aplica para Plan Vallejo)	\$ 11.000	\$ 11.000
Tributos aduaneros (NO APLICA PARA PLAN VALLEJO)	Depende del producto, país de origen y valor de la mercancía.	
Entidades especiales Bogotá		
Certificado ICA para productos y subproductos vegetales aprobado en Res. 583 de 2000	\$ 22.000	\$ 22.000
Certificado ICA Fitosanitario para importación de material vegetal	\$ 40.000	\$ 40.000
Certificado ICA zoosanitario por embarque	Desde \$27.000- \$86.000 dependiendo la especie y otras características	
Certificado INVIMA	\$ 23.867	\$ 23.867
DESCARGUE DEL BUQUE		
Utilización instalaciones portuarias CONTENEDORES/AÑO	\$/contene dor	\$/contenedor
1 a 625 (US \$80 y \$98)	\$ 160.000	\$ 196.000
626 a 938 (US \$76 y \$95)	\$ 152.000	\$ 190.000
939 a 1563 (US \$75 y \$92)	\$ 150.000	\$ 184.000
1564 a 3125(US \$73 y \$90)	\$ 146.000	\$ 180.000
3126 a 6250 (US \$69 y \$87)	\$ 138.000	\$ 174.000
6251 a 9375 (US \$65 y \$82)	\$ 130.000	\$ 164.000
Más de 9376 (US \$60 y \$76)	\$ 120.000	\$ 152.000
PAGOS A NAVIERA		
Gastos de documentación (0.07 % del valor de la factura con un mínimo de us\$ 38,5)	\$ 77.000	\$ 77.000
Manejo de carga - Porteo o THD (US \$40 por contenedor)	\$ 80.000	\$ 80.000
Elaboración (cuando se emite en destino)BL USD 39	\$ 78.000	\$ 78.000
Certificación Fletes	\$ 25.000	\$ 25.000
Elaboración comodato	\$ 25.000	\$ 25.000
Operador portuario		
Descargue del contenedor de la motonave a patio(US\$7)+carga flete marítimo	\$ 14.000	\$ 14.000
ACTUACION ENTIDADES ESPECIALES EN PUERTO		
TOMAS DE MUESTRA E INSPECCIONES		
Operador portuario		
Traslado para Inspección ICA en patio TEC S.A (US\$55) con notificación previa a la llegada de la motonave	\$ 110.000	\$ 110.000
Traslado para Inspección ICA en patio TEC S.A (US\$95) con notificación posterior a la llegada de la motonave	\$ 190.000	\$ 190.000
Desembalaje y embalaje del contenedor para toma de muestras ICA, DIAN ó INVIMA		
Cuadrilla (Apertores)	\$80000- \$160000	\$90000-\$190000
Maquinaria (US\$ 40 /hora)	\$ 80.000	\$ 80.000
Traslado para Inspección ICA en patio TEC S.A con notificación previa a la llegada de la motonave de contenedores refrigerados (US\$108)	\$ 216.000	\$ 216.000
Traslado para realizar inspección en zona de fiscalización y devolución al patio de almacenaje con TECSA (US\$155)	\$ 500.000	\$ 500.000
Traslado para realizar inspección en zona de fiscalización y devolución al patio de almacenaje sin TEC S.A. (US \$140)	\$ 280.000	\$ 280.000
Unidad Ejecutora de Saneamiento (Ordenanza 029)		

Certificado de inspección sanitaria (Depende del número de lotes que contenga el contenedor)		\$ 43.370	\$ 43.370
Bacteriológico Completo (Se incluye tarifa por lote)		\$ 72.290	\$ 72.290
Fisicoquímico Completo (Se incluye tarifa por lote)		\$ 86.470	\$ 86.470
Certificado Exención de Desratización (Se incluye tarifa por lote)		\$ 72.290	\$ 72.290
ICA (Depende del número de toneladas)			
Valor formulario			gratuito
1 Tonelada		\$ 39.000	\$ 39.000

	SERVICIO	COSTO CONTEN EDOR 20´	COSTO CONTENEDOR 40´
ICA (Depende del número de toneladas) (Acuerdo ICA 000006)			
1-10 Toneladas		\$ 39.000	\$ 39.000
10-50 Toneladas		\$ 48.000	\$ 48.000
50-100 Toneladas		\$ 65.000	\$ 65.000
100-500 Toneladas		\$ 76.000	\$ 76.000
500-1000 Toneladas		\$ 153.000	\$ 153.000
1000-5000 Toneladas		\$ 147.000	\$ 147.000
5000-10000 Toneladas		\$ 295.000	\$ 295.000
10000- 15000 Toneladas		\$ 404.000	\$ 404.000
15000-20000 Toneladas		\$ 485.000	\$ 485.000
Más de 20000 Toneladas		\$ 554.000	\$ 554.000
Recargo Nocturno (6:00 p.m. - 6:00 a.m.), Domingos y festivos		\$ 670.000	\$ 670.000
COSTOS PORTUARIOS			
Pesaje en Báscula (Contenedor/Tonelada)			
	Mayor a 10 ton	\$ 788	\$ 788
	menor a 10 ton	\$ 7.880	\$ 7.880
Alquiler de estiba por día		\$ 685	\$ 685
Cargue del contenedor al vehículo en patio incluido TEC S.A. (US \$25)		\$ 50.000	\$ 50.000
Cargue o descargue del contenedor sin TEC S.A. (US\$20)		\$ 40.000	\$ 40.000
Almacenaje			
Del día 1 al 3		Libre	Libre
Del día 4 al 6 (valor por día) US \$18.15 y \$20.35		\$ 36.300	\$ 40.700
Del día 6 al 10 (valor por día) US \$21,45 y \$24,05		\$ 42.900	\$ 48.100
Del día 11 en adelante US\$45 y US\$50,4		\$ 90.000	\$ 100.800
Energía (US\$ 150) por día		\$ 300.000	\$ 300.000
TRANSPORTE TERRESTRE			
Flete actual por tonelada		\$ 37.717	\$ 37.717
Devolución de contenedores		\$ 200.000	\$ 350.000
Devolución Reefer y gen set a Buenaventura		\$ 350.000	\$ 350.000
Seguro		(0,3 - 1)% del Valor de la mercancía	
Descargue de la mercancía en bodega del importador cuando no tiene cuadrilla propia (\$/tonelada con un mínimo de \$40.000)		\$ 3.500	\$ 3.500
CONTENEDOR			
Deposito del contenedor (Empresas)		\$ 900.000	\$ 1.100.000
Deposito del contenedor (Particular)		\$ 1.500.000	\$ 1.800.000
Drop off (entregándolo en Cali) (US\$100 y US\$200)		\$ 200.000	\$ 400.000
Lavado (US\$15 y US\$25)		\$ 30.000	\$ 50.000
Lavado Químicos (US\$32 y US\$45)		\$ 64.000	\$ 90.000
Pagos Demoras			
Valor por día US \$40 y \$60		\$ 80.000	\$ 120.000
VARIOS			
AGENTE DE ADUANA			

Tarifa Ad Valorem = (0,2 - 0,4) % del valor CIF de la importación. Depende del volumen de importación y del grado de complejidad de la mercancía.		Depende valor CIF de la mercancía	
Tarifa (mínimas)		\$200.000- \$250.000	\$200.000-\$250.000
Gastos Administrativos (Transporte, Comunicaciones, Papelería, costos Financieros)		\$ 50.000	\$ 50.000
Aduana en Cali		50000 - En adelante	50000 - En adelante
Aduana Fuera de Cali			
Reconocimiento SIA (depende de la complejidad de la operación)		100000 - 500000	
Elaboración declaración de importación		\$10.000 - \$20.000	\$10.000 - \$20.000
Elaboración registros de importación		\$20.000 - \$40.000	\$20.000 - \$40.000
OTROS COSTOS			
Seguridad			
Acompañamiento vehicular Puerto-Ruta-Planta (EMPRESA US\$66)		\$ 132.000	\$ 132.000
* Los valores están dados en pesos Colombianos. * Las tarifas presentadas son las regulares, sin tener en cuenta los descuentos adicionales por		TRM 2000	

VALOR DE IMPORTACIÓN DE UN CONTENEDOR MOVILIZADO DESDE EL PUERTO DE BUENAVENTURA A CALI

VARIABLES A CONSIDERAR	Cont 20'	Cont 40'
Toneladas	25	25
Valor de la mercancía	\$ 100.000.000	
Contenedores enviados al año	1000	
Días de almacenaje	5	
Este ejemplo considera plan Vallejo y tarifas terrestres de la resolución 002004 de Mintransporte sin negociación		

SERVICIO	COSTO CONTENEDOR 20'	COSTO CONTENEDOR 40'
DOCUMENTACIÓN PREVIA A LA LLEGADA DEL BUQUE	\$ 64.867	\$ 64.867
Registro de importación	\$ 30.000	\$ 30.000
Declaración de la importación	\$ 11.000	\$ 11.000
Certificado INVIMA	\$ 23.867	\$ 23.867
DESCARGUE DEL BUQUE	\$ 157.000	\$ 157.000
PAGOS A NAVIERA		
Gastos de documentación (0.07 % del valor de la factura con un mínimo de us\$ 38,5)	\$ 77.000	\$ 77.000
Manejo de carga - Porteo - TDH (US \$40 por contenedor)	\$ 80.000	\$ 80.000
Descargue del contenedor de la motonave a patio(US\$7) + el cargo del flete marítimo	Cobrado en el flete marítimo	
COSTOS PORTUARIOS	\$ 919.700	\$ 939.700
Operador portuario		
Traslado para realizar inspección en zona de fiscalización y devolución al patio de almacenaje con TECSA (US\$155)	\$ 500.000	\$ 500.000
TRANSPORTE TERRESTRE	\$ 1.125.217	\$ 1.125.217
Flete actual por tonelada	\$ 37.717	\$ 37.717
Seguro Terrestre Nacional	\$ 1.000.000	\$ 1.000.000
Descargue de la mercancía en bodega del importador cuando no tiene cuadrilla propia	\$ 87.500	\$ 87.500

(\$/tonelada)		
CONTENEDOR	\$ 1.130.000	\$ 1.550.000
Deposito del contenedor	\$ 900.000	\$ 1.100.000
Lavado (US\$15 y US\$25)	\$ 30.000	\$ 50.000
Drop off (entregándolo en Cali) (US\$100 y US\$200)	\$ 200.000	\$ 400.000
VARIOS	\$ 350.000	\$ 350.000
<i>Agente de Aduana</i>		
Tarifa Ad Valorem = (0,2 - 0,4) % del valor CIF de la importación. Depende del volumen de importación y del grado de complejidad de la mercancía.	\$ 300.000	\$ 300.000
Gastos Administrativos (Transporte, Comunicaciones, Papelería, costos Financieros)	\$ 50.000	\$ 50.000
OTROS COSTOS	\$ 132.000	\$ 132.000
Acompañamiento vehicular Puerto-Ruta-Planta (EMPREVI US\$66)	\$ 132.000	\$ 132.000
Costo total del proceso de importación excluyendo transporte terrestre y escoltas a puerto	\$ 2.709.067	\$ 3.149.067
Costo total del proceso de importación incluyendo transporte terrestre y escoltas a puerto	\$ 3.878.784	\$ 4.318.784

* Los valores están dados en pesos Colombianos.

* Las tarifas presentadas son las regulares, sin tener en cuenta los descuentos adicionales por volumen de envíos realizados por operadores, sias, sociedades portuarias y otros

FUENTE: Asociación Nacional de Industriales Seccional Valle del Cauca, Comité de logística.

Tabla 7.

Como se observa en la Tabla 7, el costo total del proceso de importación de un contenedor de 20 pies es de \$ 3.878.784 y de un contenedor de 40 pies es de \$ 4.318.784,

Esto indica que a la fecha, en un proceso de importación se realizan al menos 40 pasos sin tener en cuenta el proceso que se realiza desde el contacto con el cliente por parte del comprador para el envío de las cotizaciones y la orden de compra y la coordinación para el embarque de las mercancías.

4.2 PROCESO DE EXPORTACIÓN EN LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA

Al observar el proceso de exportación previo al envío de la carga se puede destacar que requerimientos tales como certificados de origen, certificados fitosanitarios, zoosanitario, declaración de exportación, reserva exportador,

reserva naviera, consecución del transportador, ingreso y cargue del contenedor a patio de contenedores, salida del patio de contenedores y llegada al cliente, inspección y embalaje, llegada al cliente e inicio operación, entrega de documentos de exportación en planta o si la operación se realiza desde una zona franca tiene en promedio una duración de 50 horas, donde el mayor tiempo en el proceso anterior es el de certificado del Instituto Colombiano Agropecuario ICA, con una duración en promedio de 15 horas.

El anterior proceso operativo supone una programación y organización logística adecuada y anticipada desde el mismo momento en el que se realiza la reserva del cupo ante la línea naviera o ante el agente de carga.

Se debe de tener en cuenta que cuando el contenedor llega a las instalaciones de la empresa ó donde se va producir el cargue de la mercancía, se debe de realizar una inspección exhaustiva del contenedor, teniendo en cuenta los siguientes parámetros:

El contenedor presenta una marcación estándar, que permite su identificación de manera clara e inmediata.

Para ello se ha elaborado un sencillo sistema de códigos que hoy en día se utilizan internacionalmente y que aparecen tanto sobre el mismo contenedor como en la documentación.

El conjunto de estas indicaciones constituye un real documento de identidad del contenedor y agrupa los siguientes datos:

- Código del propietario: 4 letras
- Número de serie: 6 dígitos
- Código del país: 3 letras
- Dígito del auto-control: 1 dígito (En un recuadro)
- Código de dimensiones y tipo de unidad (Código I.S.O).

También figura sobre el contenedor los datos relativos a su masa bruta máxima y a su tara.

Conocer las partes de un contenedor es importante, como son: estructura, tipo de materiales empleados en su fabricación y algunas de las normas de inspección regidas por la IICL; da una tranquilidad en el momento de la revisión física del equipo.

La inspección de contenedores se refiere a la revisión física de las unidades en su estructura interior y exterior con el fin de verificar las condiciones mismas de este, mirar si tiene reparaciones adecuadas o no.

Así como detectar si hay diferenciación de las medidas o si las reparaciones fueron hechas recientemente.

Es importante aclarar que hoy en día las navieras en el mundo pueden aplicar los siguientes criterios de inspección:

- IICL
- Cargo Worthy
- Criterios Propios del Exportador

La persona encargada de inspeccionar los contenedores debe conocer de reparaciones y de algunos de estos criterios, con el fin detectar si hay alguna anomalía en el equipo.

El comienzo de toda inspección se hace por la puerta. En ella se encuentra la información que se requiere, a su vez la placa "CSC" la cual representa de una forma simbólica la cedula del contenedor.

1. El número del contenedor debe ser igual en la puerta y la placa CSC
2. Adhesivo o pegante nuevo en uniones de laminas.
3. Marcas o quemaduras reciente de soldadura.
4. Pintura nueva en partes o parches, o reparaciones recientes.
5. Ondulaciones en paneles externos e internos desiguales.
6. Remaches y tuercas de los seguros.
7. Estado de las bisagras.
8. Revisar el tipo de paneles de la puerta si son lisos o corrugados.
9. Revisar los mecanismos de cierre y posibles modificaciones.

Los pisos pueden ser de metal, tablas o módulos de madera. Se debe verificar el estado, revisar si hay algún tipo de daño o reparación. Esta es un área bastante delicada y la revisión debe hacerse, tomando como base las vigas inferiores, marco de puerta y paneles.

1. Revisar cualquier tipo de reparación, reciente o vieja
2. Que no esté desnivelado
3. Analizar cualquier tipo de olor
4. Que no esté por encima del nivel de las vigas inferiores
5. Revisar la tortillería que sujeta el piso a los travesaños con el fin de mirar si se ha modificado.

La modificación a los techos se hace más evidente. Se debe revisar y partir de puntos de apoyo como son: los Dados esquineros (bloques elevadores). En el interior se toma como punto de apoyo las vigas laterales y frontales superiores

1. Visibilidad de soportes.

2. Desnivelado.
3. Marcas de soldadura recientes.
4. Pintura nueva.
5. Revisar los orificios de ventilación
6. Medir la altura y comparar con las medidas estándares.
7. Revisar posición de las vigas laterales y frontales superiores.
8. Verificar las corrugaciones de los paneles.

Los parámetros para la inspección del contenedor de exportación se resumen teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

1. El estado de los paneles y sus corrugaciones.
2. Pintura fresca.
3. Reparaciones con cualquier apariencia.
4. Marcas de soldadura.
5. Analizar los olores.
6. Se debe contar las corrugaciones así: para contenedores de 20 pies, debe tener 22 corrugaciones. De largo y 9 de ancho.
7. Para contenedores de 40 pies debe tener 43 corrugaciones. De largo y 9 de ancho.
8. Revisión bien detallada de las vigas laterales y su tipo.
9. Revisión bien detallada de postes esquineros.
10. Es muy importante medir el interior del contenedor y compararlo con las medidas estándares
11. Revisar que el número del contenedor sea igual al de la puerta y placa CSC.

Por tanto, se requiere para prevenir cualquier riesgo de contaminación ilegal y para evitar cualquier anomalía en la inspección y en el cargue de la mercancía algunas empresas exportadoras toman la decisión de utilizar los estándares del **BASC (The Business Anti-Smuggling Coalition)**. Este mecanismo garantiza y fortalece los estándares de seguridad de los contenedores, tanto de las empresas exportadoras como proveedoras de servicios, lo cual constituye una alianza empresarial internacional que promueve un comercio seguro en cooperación con gobiernos y organismos internacionales.

El BASC es un sistema de gestión y administración de la seguridad y control análogo a la ISO 9000, de adopción voluntaria para el mejoramiento continuo de los estándares de seguridad aplicados a las empresas. Esto con el fin de lograr que las mercancías no sean contaminadas por ninguna sustancia extraña.

El BASC concentra sus actividades en el mejoramiento continuo, trazabilidad completa y confiabilidad completa de todos los procesos dentro de las compañías. Una empresa exportadora para aplicar al BASC debe de realizar una inversión aproximada de \$14.000.000 y tener en cuenta que todos sus proveedores y

clientes, es decir toda la cadena logística debe de tener el certificado BASC. Pero dado la magnitud del problema de contaminación de la carga de exportación, esta certificación no garantiza que no sea inspeccionada la carga por parte de Policía de Antinarcóticos de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.

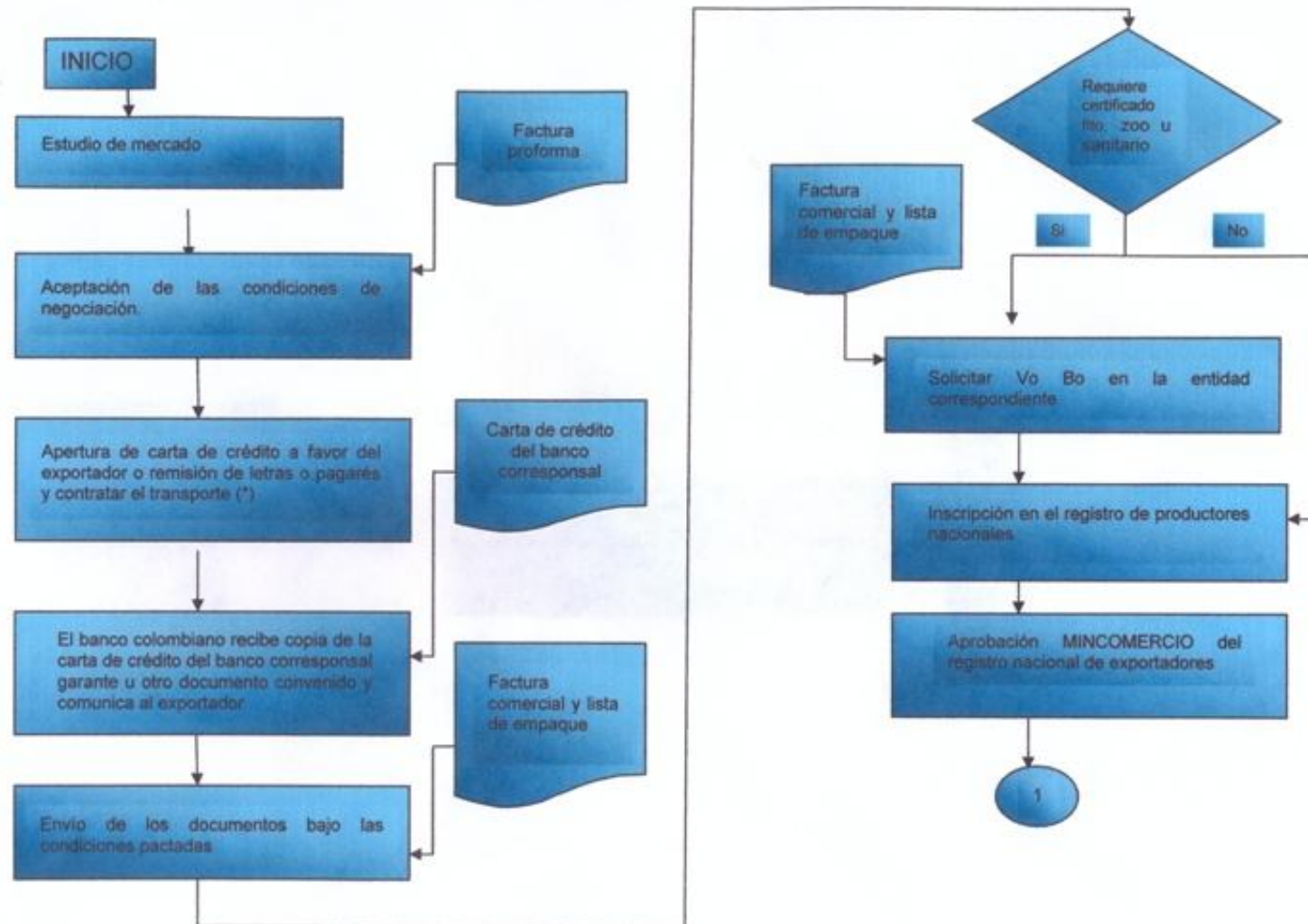
Lo anterior indica que si una empresa es BASC, la carga de exportación puede ser inspeccionada antes de realizar el proceso de exportación y cargue al buque. Y si una empresa no tiene la certificación BASC igual puede ser revisada por Antinarcóticos en el Terminal Marítimo.

El procesos de inspección de la Carga por parte de Antinarcóticos es una queja constante por parte de los exportadores.

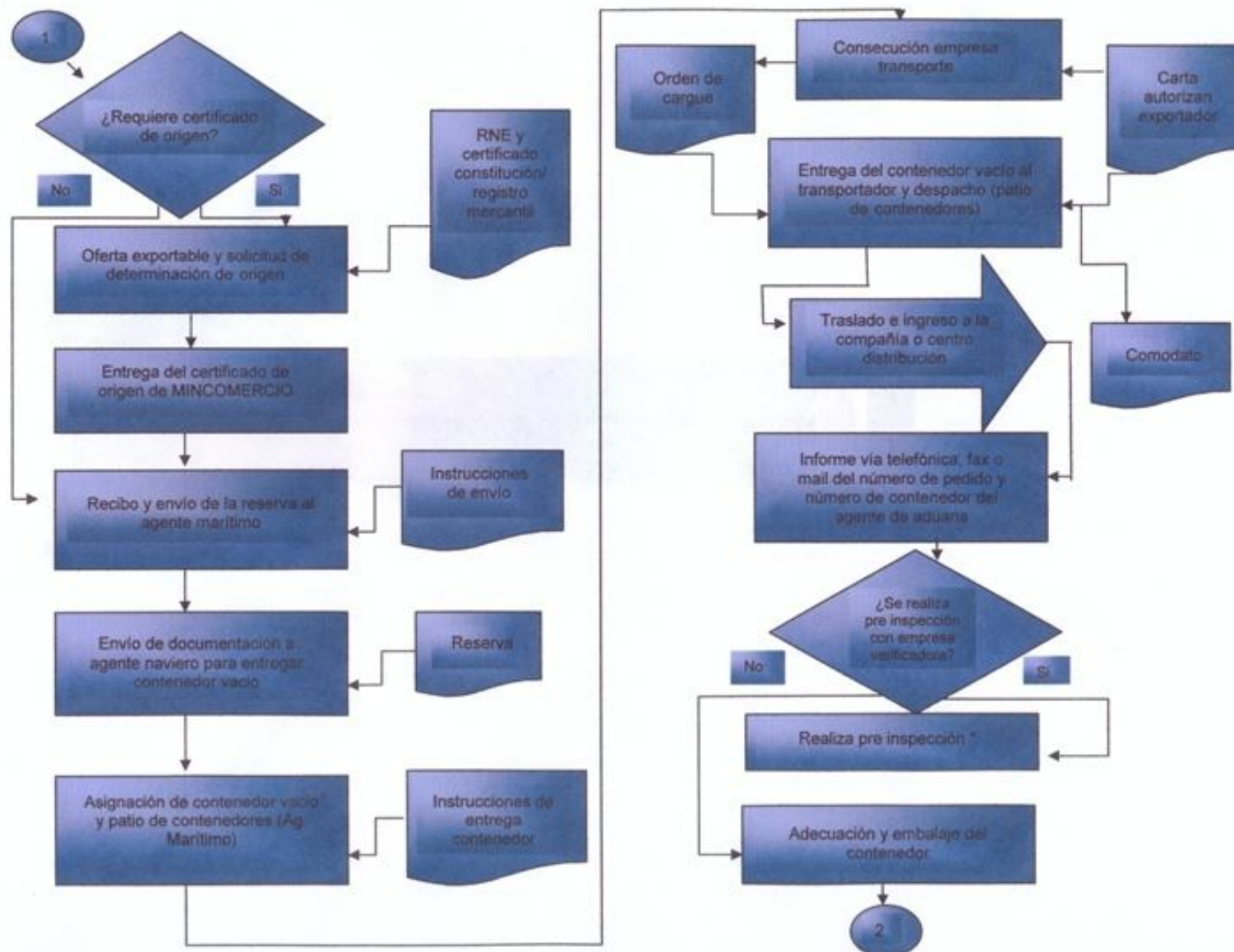
Los exportadores serios, que han invertido en políticas y estrategias de seguridad, se han visto afectados en el cumplimiento de los compromisos con sus clientes internacionales, y han debido asumir mayores costos, afectando la imagen del sector, la competitividad o rentabilidad de sus transacciones.

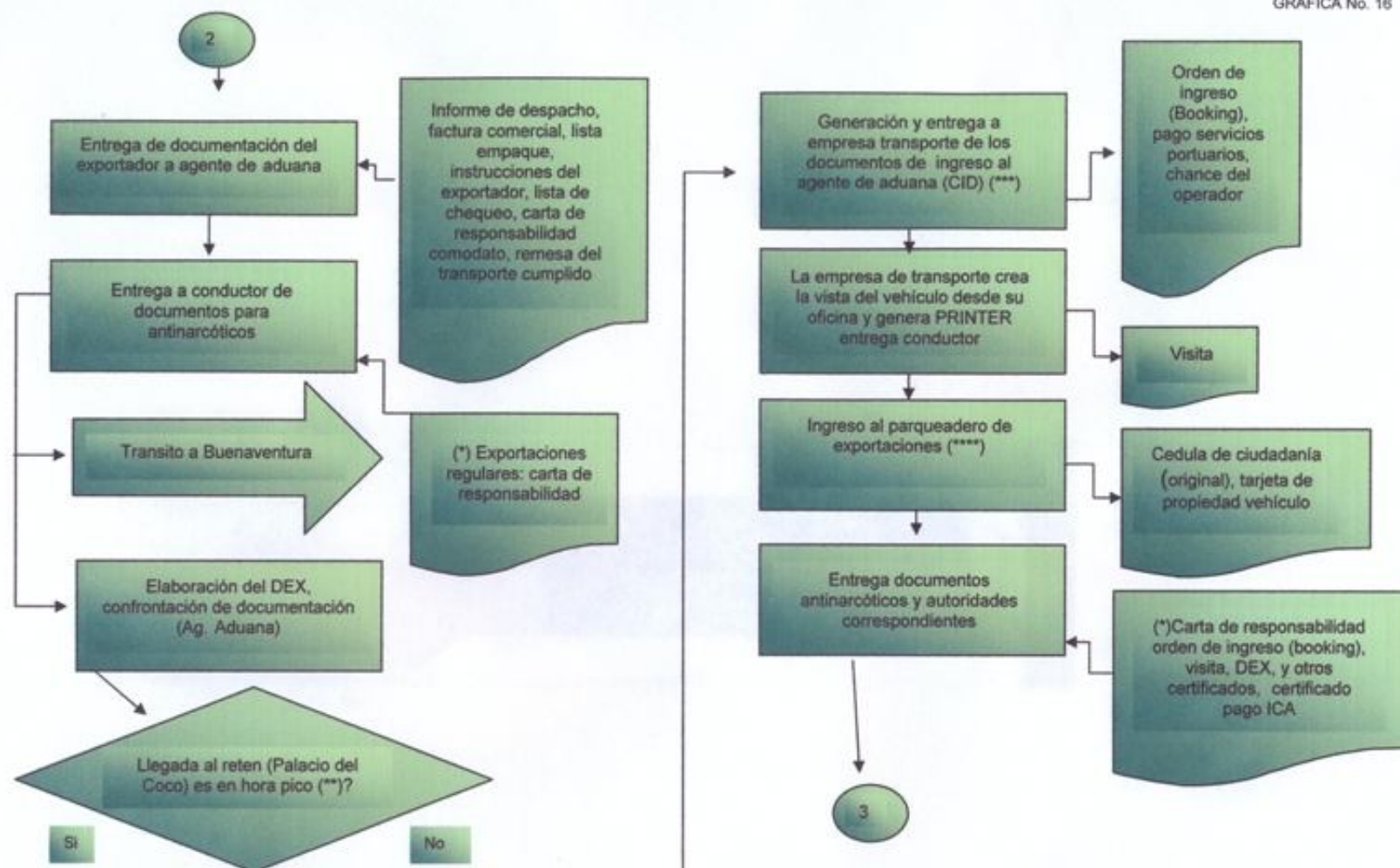
**PROCESO DE EXPORTACION DE CONTENEDORES
SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA**

GRAFICA No. 14

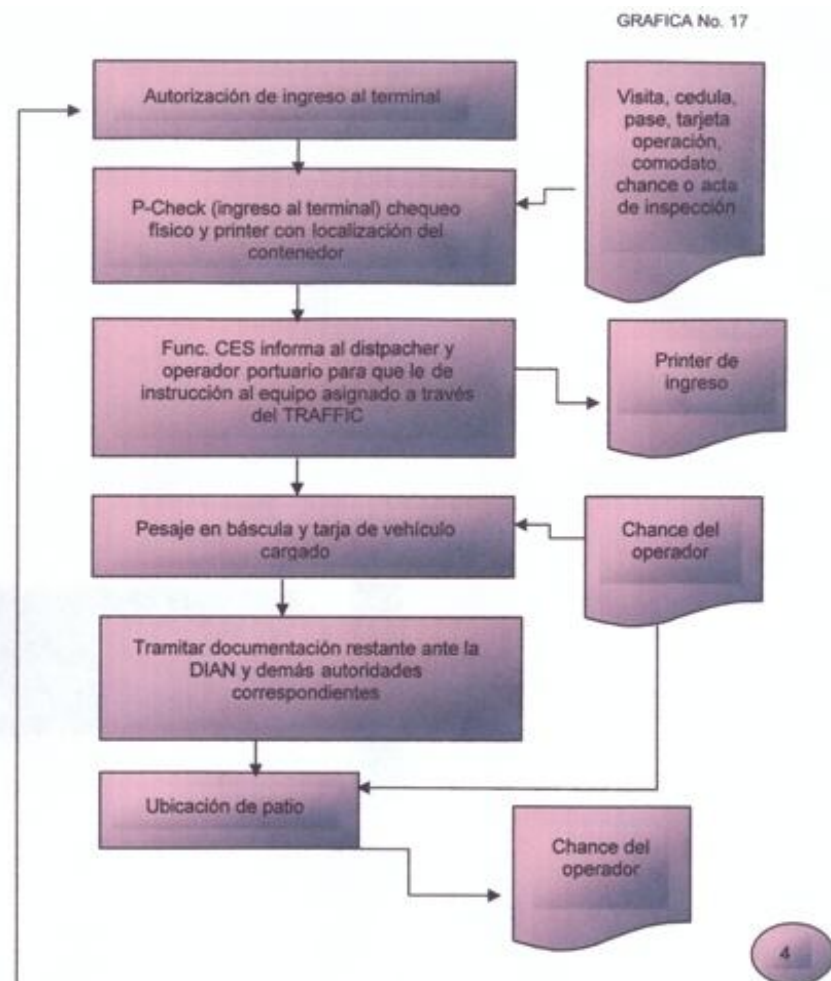
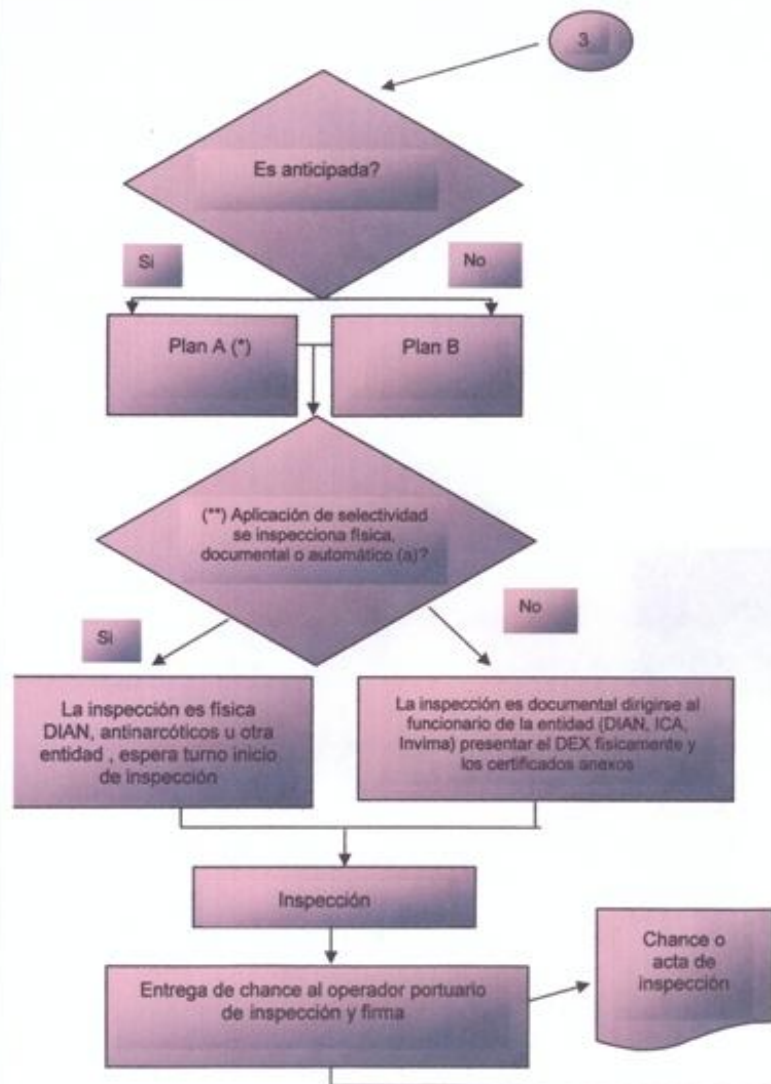


(*) Si el plazo de pago es mayor de 12 meses desde la fecha de la declaración de exportación se debe informar al Banco de la Republica cuando el monto es mayor a US\$10.000. Si hay pagos anticipados de futuras exportaciones, debe ser antes de los 4 meses a la fecha de la canalización de las divisas a través del intermediario financiero.



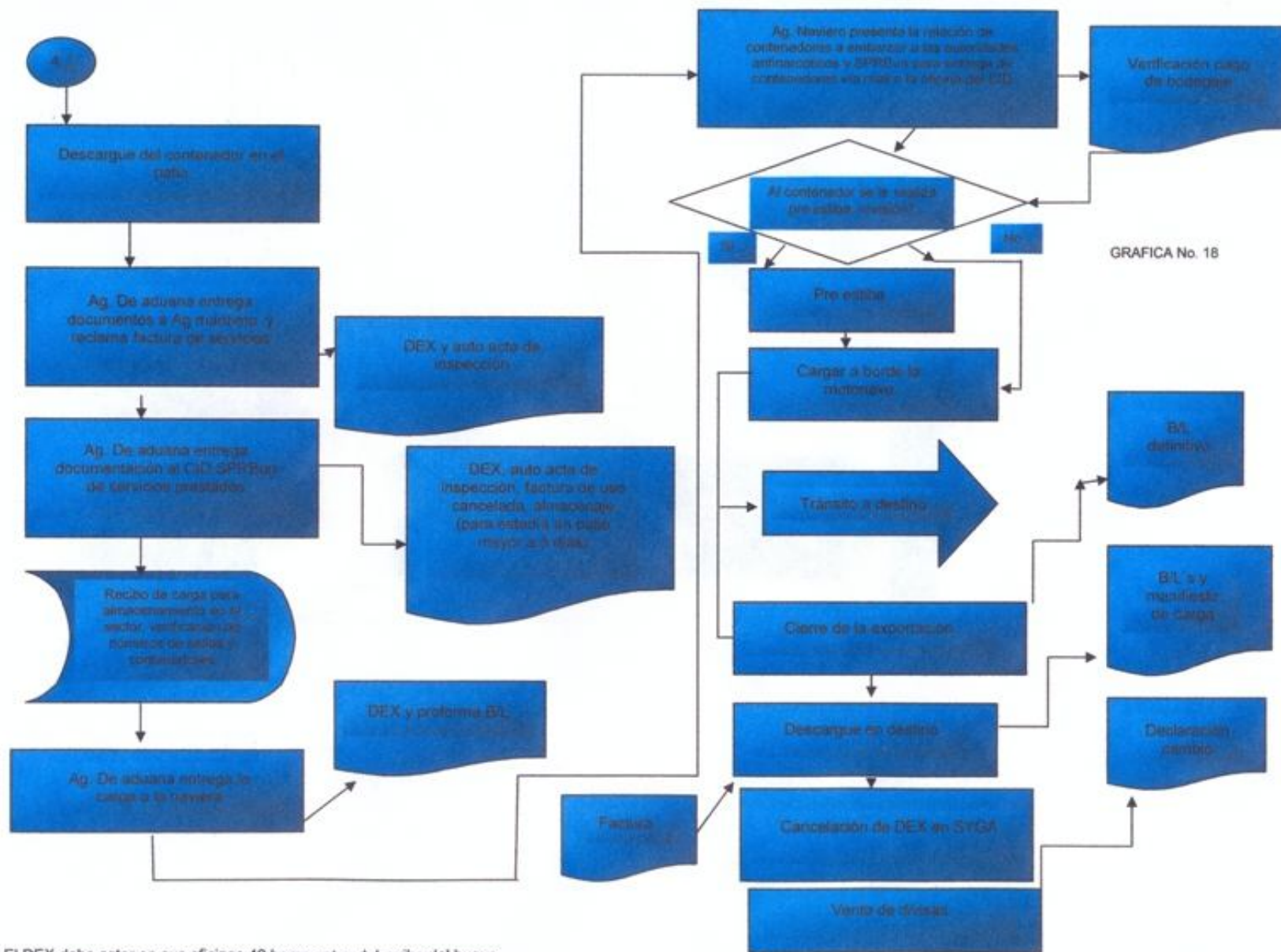


(*) Para la 1era. exportación: carta de responsabilidad, cámara de comercio, RNE, factura comercial, lista de empaque, NIT, RUT, poder del agente de aduana ante la DIAN, certificaciones, registro filmico de procesos, lista de personal que manipula la mercancía.
 (**) La hora pico es en la mañana entre 7-8 a.m., 12-14 y 18-19, para agilizar el tránsito de los ciudadanos por los trabajos de adecuación de la vía, en las horas de mayor desplazamiento se retienen los vehículos en las afueras de la ciudad
 (***) El horario de atención en el CID es de las 7 a las 20 horas en jornada continua de Lunes a Sábado. Los agentes de aduana que no estén conectadas a cosmos deberán hacer esta etapa presencial en el CID, igual que la visita las empresas de transporte que no estén conectadas deben realizarlas en cheque administrativo.
 (****) Ningún vehículo puede permanecer más de 2 horas en el parqueadero de exportaciones sin estar realizando ninguna actividad, pues pasado este tiempo, se enviará a stacking o modulo de exportación pero en caso de ser seleccionado para inspección los costos y tiempos de traslado será asumido por el exportador.



(*) Plan A: entrega de documentos a antinarcóticos antes de la llegada del contenedor (Valle del Cauca y Cauca: 4 horas, Eje cafetero y Antioquia: 6 horas; resto del país: 12 horas)

(**) El exportador (agente de aduana) debe procurar aplicar selectividad DIAN e ICA antes del ingreso al parqueadero de exportaciones en caso tal de que le corresponda inspección física, se puede llevar a cabo en las bahías de inspección de antinarcóticos que es el lugar que ofrece mayor seguridad a la carga. El ICA trabaja en horario de oficina.



GRAFICA No. 18

(*) El DEX debe estar en sus oficinas 48 horas antes del arribo del buque
 (**) Esta relación debe estar mínimo 12 horas antes del arribo de la motonave

Tomado de: ANDI Seccional Valle del Cauca, Comité de Logística. GUÍA PARA LAS ACTIVIDADES DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN DE CONTENEDORES E IMPORTACIÓN DE GRANEL SÓLIDO DE LOS PRINCIPALES PUERTOS COLOMBIANOS

Dado el esquema anterior el proceso y el procedimiento de exportación por la Sociedad portuaria Regional de Buenaventura las inconformidades de los exportadores se indican a continuación:

1. Comprador en Centroamérica:

“Productos bolsos, zapatos y sandalias en cuero, entre los que se encuentra los de imitación de piel de cocodrilo que compra en Bucaramanga y Cúcuta.

Justamente, es con este tipo de productos que ha tenido problemas con las autoridades antinarcóticos en la aduana de Buenaventura, donde a pesar de tener todos los documentos de origen de la mercancía y del tipo de material utilizado, siempre han sido “blanco” de inspecciones y pruebas que han ocasionado demoras en los despachos.

Como resultado de estas acciones de la Policía Antinarcóticos, la empresa ha decidido **terminar toda relación comercial con Colombia** “

2. Exportador Bucaramanga: Producto maquinaria

“Lo que ha ocurrido en nuestros despachos de exportación vía marítima por Buenaventura en los últimos 6 meses lo que nos representa sobre costos y demoras en la operación logística ya que nos toca necesariamente enviar una persona como técnico que esté presente y nos preste el servicio de desarmar los equipos en su totalidad en el momento en que la policía inspecciona nuestras cargas, y volverlas a armar lo que ocasiona a veces perdidas de nuestros kilt de repuestos que lleva cada equipo, y también daños en los empaques.

Realmente solicitamos ayuda, buscando una solución a este proceso de inspección ya que la presencia de un técnico ya es requisito adicional por parte de la Policía al proceso de la cadena logística, vemos que aunque se presente una carta de responsabilidad, se presente ficha técnica de los equipos incluso despiece y se registre y renueve cada año los datos de la empresa exportadora, a la sala de análisis de la Policía Antinarcóticos en Buenaventura y aunque seamos empresa con certificación BASC manejemos toda la cadena logística con empresas transportadoras, agentes de carga, y agentes de aduanas certificadas con BASC no es suficiente, para la POLICIA ANTINARCOTICOS facilitarnos más este proceso de inspección a empresas como la nuestras que está exportando desde hace mas de 50 años “

3. Exportador en Bogotá embarque por puerto

“Primero que todo quiero reafirmar lo que en muchos escenarios he podido conversar con mis jefes y colegas empresariales, sobre la labor que viene realizando Proexport con nosotros: es excelente sentimos a una organización en función del cliente y de darnos las herramientas para lograr posicionarnos en los mercados.

Ahora bien este mismo balance no se puede hacer en aspectos netamente logísticos y de infraestructura en puertos, es lamentable el trato y los procedimientos a los cuales con toda razón se deben someter los exportadores de bien, existen hoy en día tecnologías que permiten y facilitan a las aduanas y a la policía el inspeccionar los contenedores, una inspección es necesaria en cualquier momento pero que se cuenten con las herramientas adecuadas para que tanto el cliente final como los exportadores estén tranquilos que los procesos se han de realizar con el cuidado que los MUEBLES exigen .



En el informe realizado se observa que este proceso de inspección del contenedor vacío, Cargue de la mercancía a exportar es aproximadamente entre cuatro y seis horas.

La llegada al terminal Marítimo de Buenaventura supone un transito desde Cali o sus alrededores- Acopi-Yumbo- Buga, y Tulúa entre cuatro (4) y cinco (5) horas, se debe de tener en cuenta que el conductor del transporte terrestre deberá reportar a la empresa y obtener la planilla de traslado de la empresa de transporte terrestre. Este procedimiento puede demorar en tener el respectivo documento entre quince (15) minutos y cuarenta (40) minutos.

Cuando la mercancía llega a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, el Agente de Aduana, debe de generar la orden de ingreso al terminal, el ingreso al PARE puerta Pekín como se le conoce, es decir para entrar al terminal es un proceso que dura entre 5 minutos y una hora dependiendo de la congestión para ingresar, para la aplicación de la selectividad de revisión de la carga por parte de Antinarcóticos el proceso puede demorar hasta cuatro horas dependiendo el turno de las Bahías de inspección. Esta selectividad por parte de Antinarcóticos no cuenta con una estandarización en el proceso de inspección ocasionando inconvenientes con la manipulación de la carga y generando en ocasiones daños irreversibles a las mismas en el empaque y en su estructura, dado que no se cuenta con personal capacitado para la revisión de la misma.

El pesaje en báscula, descargue en patio, Almacenamiento dependiendo del cierre de órdenes que oscila para las líneas navieras entres 72 y 96 horas, (dependiendo del Destino), inspección de aduanas si el Sistema Informático de Gestión Aduanera lo asigna, cargue al Buque, cancelación del Documento de exportación ante el Muisca, entrega de la exportación al naviero es un proceso, es un proceso que oscila entre dos (2) y tres (3) días. En consecuencia el tiempo transcurrido desde la consecución del contenedor hasta el gancho del buque oscila entre cuatro (4) y seis (6) días promedio. Este resultado es sin tener en cuenta el almacenaje que se ocasionan en determinadas situaciones cuando el buque adelanta su llegada o no atraca en el Terminal Marítimo.

Los resultados obtenidos en la mesa de comercio exterior en Adicomex, puesta en marcha en el mes de abril de 2009 con importantes empresarios del Valle del Cauca expertos en temas de comercio internacional y bajo un desglose minucioso de los cuellos de botellas que se presentan en las empresas en materia de importaciones y exportaciones se pudo llegar a identificar algunos de los problemas que se presentan en el terminal marítimo de Buenaventura.

Los problemas más frecuentes en el terminal marítimo de Buenaventura son problemas que para su solución requiere del mejoramiento de la tecnología no solo de este sino también de las entidades que en él intervienen, pues la mayoría de estas generan un alto sobre costo en los procesos, sin mencionar el tráfico que esta genera.

Se pudieron identificar problemas como la demora que se genera en la inspección en antinarcóticos

www.sprbun.com/documentos/inspeccion_no_intrusiva.pdf pues dicha inspección se realiza de acuerdo parámetros establecidos por la DIAN la inconsistencia en los documentos entregados o mal diligenciamiento, a lo que ellos llaman inspección no intrusiva. La mercancía, carga o unidades de carga que sean solicitadas para inspección deben ser trasladadas por el responsable hasta el lugar de inspección. Dichas inspecciones se pueden realizar de diferentes maneras, bien sea sobre el medio de transporte que ingresa o que sale el resultado de este debe ser exactamente el mismo que el que está en el documento fuente o en una monta carga con unidades de carga.

Se encontraron también problemas con la falta de flexibilidad en los horarios de los agentes marítimos, pues la demora en entrega de los documentos necesarios para la liberación de fletes. En el tema de horarios encontramos que los horarios de los Bancos también van en contravía pues el comercio exterior es un negocio de veinticuatro (24) horas y es necesaria una entidad con la que se pueda contar cuando “todos estén dormidos”.

Se requiere que las agremiaciones tales como ASONAV, FITAC y ACC funcionen como un todo para evitar malos entendidos y demoras en el proceso.

En el tema de inspecciones se localizó una falencia en la carga general fraccionada pues los auxiliares de las agencias de aduanas deben esperar hasta dos (2) horas en Tecnobell a los inspectores para que estos den inicio a la inspección física. De esta misma forma se presentan problemas como la selectividad de las inspecciones pues la DIAN no emite el listado de cargamentos para procesos de inspección hasta las siete y media (7:30) de la noche, lo cual genera demoras en proceso de movilización de la carga así también como cuellos de botella en la entrada de la Zona Franca, pues el traslado de contenedores no empieza sino hasta las nueve (9:00) de la noche.

En los procesos de gráneles se agudizan los problemas en el momento que entran y salen los vehículos de cargue y en la bascula a la hora de pesaje. Y la falta de un parque automotor se hace notar a las hora de cargues o despachos.

Se hace necesario adquirir nuevas áreas, pues el terminal marítimo se está quedando pequeño y podemos ver que a la hora de entrada de los vehículos para transporte de contenedores deben esperar un tiempo promedio de tres (3) horas pues deben cerrar los módulos en el momento en que llega la motonave.

La sedimentación que se está presentando en el terminal marítimo está presentando problemas para más de una de las líneas navieras por la falta de un

buen dragado. Y se presume que si no hacen nada por este la inversión que se está desarrollando no servirá de nada.

Por último la falta de capacitación no solo del personal involucrado en los sistemas para la facilitación de tramites (SHIPS, COSMOS, etc.) sino también de las empresas mismas genera demora en los tramites lo cual se ve reflejado en sobre costos pues la no coordinación de los documentos requeridos puede generar un mayor tiempo en almacenaje.

5. INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS PARA EL ANALISIS DEL NIVEL DE EFICIENCIA DE LOS PROCESOS DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN POR EL TERMINAL MARITIMO DE BUENAVENTURA

Para el cumplimiento del segundo objetivo de la investigación y en reunión con los diferentes actores del comité de comercio exterior se determinó realizar un instrumento que permita analizar 10 sectores representativos para determinar los inconvenientes que se presentan a lo largo de la cadena de abastecimiento en lo que corresponde al proceso de importación y exportación por la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, los sectores son:

No.	Sector	Empresas	Total Empresas
1	Sector azúcar	Ciamsa; Cooperativa Multiactiva; Dimpro; Disazucar	4
2	Sector papel y cartón	Propal; Cartones América S.A.; Cartón de Colombia S.A.; Sonoco	4
3	Sector llantas y neumáticos	Goodyear Colombia S.A; Icollantas; Rubbermix S.A.; Llantas Unidas SA.	4
4	Sector cosméticos	Johnson & Johnson; Laboratorios Recamier; Unilever; Laboratorios JGB; Laboratorios Sky; Reckitt Benckiser; Belleza Express S.A.; Colgate Palmolive.	8
5	Sector farmacéutico	Mcnil; Laboratorios Lafranco; Tecnoquimicas; Laboratorios Genfar; Sanofi Aventis de Colombia; Laboratorios Baxter; Pfizer.	7
6	Sector plásticos	Rimax; Plásticos Especiales S.A. (Plasticel); Suprapack.	3
7	Sector alimentos y confitería	Harinera del Valle; Imporfenix; Frutícola de Colombia; Kraft Foods; Comestibles Aldor Colombina S.A; Cadbury Adams S.A.; Industrias Del Maíz; Quick and Tasty de Colombia.	8
8	Sector confecciones	Supertex; Studio F; B.G.I.; Bellatela; Daccach Hermanos; Telka; C.I.Pietri; Industrias Integradas.	8
9	Sector construcción	Eternit; Forsa; Industrias Lenher; Adiola Lombana; Alumina; Decorceramica.	6
10	Sector autopartes	Fanalca SA.; Mac; Importadora Cali; Obyco; Motores Celeste; Motores Japoneses; SSangYong; Motos	10

		ialing;Multipartes;centro Mecanizado del Cauca	
--	--	---	--

Fuente: Propia

TABLA: 8

El criterio de selección de los sectores fue: De acuerdo a los volúmenes de Carga de Importación- Exportación que se movilizan por el terminal Marítimo de Buenaventura. Suministrados por el Sr. Harry Magaña de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura. Los datos para la identificación de los sectores y de las organizaciones objeto de estudio fueron analizados por el comité de Logística de la Asociación de directores de Comercio Exterior Adicomex y las diferentes organizaciones que pertenecen entre ellos Comestibles Aldor, Industrias del Maíz, Kraft Foods, Carvajal S.A. DIAN, Analdex, Universidad Icesi, Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, Evergreen, Proexport, Cámara de Comercio de Cali, Zona franca del Pacifico, Zona Franca de Palmaseca, Maerks Sealand, Coltrans, G-100. Agecoldex.



4. ENCUESTA CADENAS DE ABASTECIMIENTO

COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR
ASOCIACIÓN DE COMERCIO EXTERIOR

El Comité de Comercio Exterior, creado por Adicomex y diversas organizaciones educativas y empresariales del Valle del Cauca se unen en un esfuerzo conjunto por analizar los procesos de importación y exportación de las empresas de la región, por ello se decide desarrollar un estudio que permitirá analizar la problemática que dichas empresas tienen en sus procesos de comercio exterior y proponer alternativas de mejoramiento que constituyan una actitud proactiva ante dicha problemática. Debido a esto, se han identificado las empresas más representativas dentro de los sectores de análisis, de acuerdo a los

Debido a esto, se han identificado las empresas más representativas dentro de los sectores de análisis, de acuerdo a los volúmenes de exportación y/o importación que realiza dentro del Valle del Cauca para contestar una encuesta que tiene como fin la recolección de información para la realización del estudio.

De acuerdo con lo planteado anteriormente, su empresa ha sido seleccionada para la realización del estudio; por lo cual, le solicitamos diligencie la siguiente encuesta, utilizando la mayor objetividad y responsabilidad posible.

De antemano, le agradecemos por su valiosa colaboración y esperamos que los resultados del estudio sean realmente valiosos para el sector al que pertenece.

Cualquier inquietud sobre el cuestionario no dude en contactar a :

comite.estudiantes1@gmail.com

DATOS DE LA EMPRESA

NOMBRE DE LA EMPRESA:

COMPANÍA NACIONAL O MULTINACIONAL:

UBICACIÓN:

AFILIADO A ADICOMEX?

SI

NO

DATOS DEL ENCUESTADO

NOMBRE ENCUESTADO

CARGO

1. GESTIÓN DE COMPRAS INTERNACIONALES

NOTA: DESDE LA PREGUNTA 1.1 HASTA LA PREGUNTA 1.15 DEBEN RESPONDERSE A PARTIR DEL PRINCIPAL PRODUCTO DE IMPORTACIÓN SELECCIONADO EN LA PREGUNTA 1.5

1.1 El producto principal que importa es (Elija una única opción):

Materia prima e insumos

Maquinaria, equipos y/o repuestos

Producto Terminado

1.2 ¿Cuál es el tipo de carga que importa, su clasificación y su consolidación?

Carga General

Granel Líquido

Granel Sólido

Carga Normal

Carga Peligrosa

Carga Perecedera

*Contenedor

*Carga suelta

1.3 ¿Con qué frecuencia realiza la compra de los productos que importa?

Semanal

Quincenal

Mensual

Bimensual

Trimestral

Semestral

Anual

Más de 1 año

Sí _____ Cual es? _____
 No _____

1.5 ¿Cuáles son las principales zonas de origen de donde importa productos importados?

Asia _____
 Costa Oeste Norte-América _____
 Costa Este Norte-América _____
 Costa Oeste Sur-América _____
 Costa Este Sur-América _____
 Europa _____
 Caribe _____
 Costa Oeste Centro-América _____
 Costa Este Centro-América _____
 Medio Oriente _____

1.6 ¿Hace uso de los acuerdos comerciales que tiene establecidos Colombia actualmente con otros países en sus procesos de importación?

Sí _____ Cuales? _____
 No _____

1.7 ¿La persona encargada de las negociaciones internacionales esta capacitada en otros idiomas? ¿Cuáles? ¿Nivel de conocimiento?

Sí _____ Cual(es) idioma(s)? _____ Alto _____
 No _____ Medio _____
 Bajo _____

1.8 ¿Qué medios utiliza para buscar sus posibles proveedores internacionales o intermediarios?

Bases de datos _____ Directorios industriales _____
 Buscadores Web _____ Referencias comerciales _____
 Paginas de negocios en Internet _____ Misiones empresariales _____
 Networking _____ Viajes de negocios _____
 Ferias internacionales _____ Otro _____
 ¿Cuál? _____

1.9 ¿Evalúa su proveedor internacional antes de realizar la negociación?

Sí _____
 No _____

1.10 Califique de 1 a 5 la importancia que le da a los siguientes aspectos a la hora de evaluar un proveedor. (Siendo 1 el menos importante y 5 el más importante)

- A. Oportunidad en la entrega de los productos solicitados. _____
- B. Precios y estabilidad financiera. _____
- C. Lugar de entrega (Instalaciones de la compañía o en el lugar establecido por nosotros). _____
- D. Cantidad de bienes, según la solicitud de la organización. _____
- E. Marca o especificaciones del producto requerido por la empresa. _____
- F. Credibilidad en el mercado. _____
- G. Información oportuna acerca del pedido (orden de compra). _____
- H. Respaldo de garantía, en caso de existir no conformidades en los artículos solicitados. _____
- I. Flexibilidad para cumplir con adelantos, atrasos y cancelaciones. _____
- J. Tecnología necesaria para procesar pedidos. _____
- K. Flexibilidad e inversión en nuevos proyectos. _____
- L. Conocimiento de nuestro negocio. _____
- M. Empoderamiento de la persona que atiende nuestros necesidades. _____
- N. Retroalimentación de la información. _____
- O. Flexibilidad en el manejo de inventarios (en planta propia o en consignación). _____

1.11 Califique en orden de importancia los criterios que tiene en cuenta para seleccionar su principal proveedor, siendo 1 el mas importante y 12 el menos importante:

Aduana _____
 Arancel _____
 Calidad del producto _____
 Costos de trans. Intern. _____

Costos de trans. Local	_____
Forma de pago	_____
Lead time	_____
Plazo de pago	_____
Precio del producto	_____
Tiempo de entrega	_____
Ubicación del proveedor	_____
Valor agregado ofrecido por el proveedor	_____

1.12 ¿Con cuántas opciones de proveedor cuenta para su principal producto de importación?

1	_____
2 a 5	_____
6 a 9	_____
Mas de 9	_____

1.13 ¿De los siguientes procesos cuales realiza directamente y cuales a través de intermediarios?

	Directo	Intermediarios
Contacto inicial con proveedores	_____	_____
Evaluación de proveedores	_____	_____
Negociación con proveedores	_____	_____

1.14 Indique ¿Cuál es el término de negociación que más emplea en sus procesos de importación?

EXW	_____	CFR	_____	DAF	_____	DDP	_____
FCA	_____	CIF	_____	DES	_____		
FAS	_____	CPT	_____	DEQ	_____		
FOB	_____	CIP	_____	DDU	_____		

1.15 Para sus importaciones ¿lleva a cabo una orden de compra?

Sí	_____	Se la envía al proveedor?	_____
No	_____		

1.16 Posee usted una póliza de seguros que ampare su importación?

Sí	_____
No	_____

1.17 En el último año, su empresa ha perdido mercancía por no tener seguro?

Sí	_____
No	_____

1.18 Pide usted con anticipación la factura de lo que importó, antes de la llegada de la mercancía?

Sí	_____
No	_____

1.19 ¿Con cuántos días de anticipación llega la factura de la mercancía importada?

1 a 10	_____
10 a 20	_____
20 a 30	_____
Más de 30	_____

1.20 ¿Cuál es la forma de pago que utiliza, con más frecuencia, para sus importaciones?

Carta de crédito	_____
Cuenta de compensación	_____
Giro anticipado	_____
Giro directo	_____
Letra documentaria	_____
Orden de pago	_____
Leasing	_____
Tarjeta de crédito	_____
Pagos en pesos (\$)	_____

1.21 Para usted ¿Cuáles son las restricciones desde el país de origen que afectan su proceso de importación?

Condiciones climáticas _____
Máximo peso permitido de la carga por carretera _____
Trabajos de fin de semana/festivos _____
Autoridades portuarias extranjeras _____
Otro (s) _____ ¿Cuál (es)? _____

1.22 Califique de 1 – 6 la eficiencia de los siguientes entes, en el apoyo a la logística internacional de Colombia, donde 1 es muy eficiente y 7 es poco eficiente.

Infraestructura puertos _____
Estructura de vías y carreteras _____
Infraestructura de comunicaciones _____
Tramites aduaneros _____
Tiempos de nacionalización _____
Tramites navieros o agentes de carga _____

2. GESTIÓN DE TRANSPORTE

2.1 De acuerdo a su término de negociación, ¿Conoce usted TODOS los rubros que componen el flete internacional que usted negocia para sus importaciones?

Sí _____ Mencione, al menos, tres _____
No _____

2.2 De los siguientes aspectos, cuales considera usted que el proveedor de transporte Internacional debe suministrar mayor información?

Flete base _____
Recargos al flete _____
Recargos locales _____
Gastos en puerto _____
Cargos del contenedor _____

2.3 Identifique el significado de las siguientes abreviaciones utilizadas en transporte internacional:

FCL/FCL _____
LCL/LCL _____
FCL/LCL _____

2.4 ¿Conoce con exactitud el tiempo de tránsito internacional de sus importaciones?

Sí _____
No _____

2.5 ¿Establece contratos o acuerdos de servicio con el proveedor de transporte internacional?

Sí _____ ¿Qué tipo? _____
No _____

2.6 En términos porcentuales, ¿Qué medios de transporte interno (nacional) utiliza con mayor frecuencia en sus importaciones?

Terrestre _____
Férreo _____
Fluvial _____
Aéreo _____

2.7 ¿Cuál es el modo de transporte internacional que utiliza para su principal producto de importación?

Transporte Aéreo _____
Transporte Marítimo _____
Transporte Terrestre _____
Transporte Multimodal _____

2.8 ¿Envía usted instrucciones de embarque completas a su proveedor de transporte internacional?

Siempre _____

Casi Siempre _____
 Pocas veces _____
 Nunca _____

Nota: Se entiende por instrucciones completas información del pedido tales como No orden / descripción / incoterm / datos del proveedor / peso / modalidad de embarque

2.9 ¿Recibe usted información constante y actualizada de los cambios que se presentan en los recargos a los fletes por parte de su proveedor de transporte internacional?

Siempre _____
 Casi Siempre _____
 Pocas veces _____
 Nunca _____

3. GESTIÓN ADUANERA

3.1 En términos porcentuales, ¿Cuál es el método más utilizado para la nacionalización de la mercancía?

Nacionalización Anticipada _____
 Entrega en el lugar de arribo (Descargue directo) _____
 Nacionalización en zona primaria _____
 Nacionalización en depósito habilitado externo _____
 Nacionalización en Zona franca _____

3.2 En términos porcentuales, ¿Cuáles de los siguientes mecanismos utiliza para el traslado de sus mercancías?

Continuación de viajes (OTM) _____
 DTA a un depósito habilitado de aduanas/Zonas francas _____
 Traslado con planilla a usuario industrial de zona franca _____
 Traslado con planilla a depósito habilitado local (aéreo) _____
 Traslado ordinario con nacionalización en puerto _____

3.3 En términos porcentuales, ¿Cuáles son las aduanas que más utiliza para realizar su proceso de importación?

Buenaventura _____
 Barranquilla _____
 Santa Martha _____
 Cartagena _____
 Carga área _____ Especifique ciudad _____
 Ipiales _____
 Cúcuta _____
 Otro _____ ¿Cuál? _____

3.4 ¿Su empresa cuenta con un depósito habilitado o ubicación en zona franca?

Deposito Habilitado _____
 Zona Franca _____ En cual se encuentra? _____

3.5 Su empresa es:

UAP Sí _____ No _____
 ALTEX Sí _____ No _____

3.6 ¿Su empresa es usuaria del Plan Vallejo?

Sí _____ En que porcentaje sobre sus importaciones lo utiliza _____
 No _____ ¿Cuál es la razón? Porque no lo conoce _____
 Por decisiones internas de la empresa _____
 Otro _____

3.7 ¿Qué tipo(s) de programa(s) de Plan Vallejo utiliza?

MP (materia prima) _____
 MX _____
 BR (Bienes de capital) _____
 Reposición _____

3.8 ¿Utiliza algún software especializado para la administración y control de la gestión de aduanas?

Sí _____ ¿Cuál? _____
No _____

3.9 ¿Maneja directamente la administración y control de la gestión de aduanas?

Directamente _____
Subcontrata _____ ¿Con quién? Agente de aduana _____
Asesor _____
Otro _____

3.10 La nacionalización de su mercancía la realiza a través de:

Directamente _____
Agente de aduana _____

3.14 En caso de emplear agente de aduana, ¿Qué nivel de agente de aduana emplea?

Nivel I _____
Nivel II _____
Nivel III _____

3.15 ¿Cuántos agentes de aduana maneja por cada aduana?

Cartagena _____
SantaMarta _____
Barranquilla _____
Buenaventura _____
Bogotá _____
Cali _____
Cúcuta _____
Ipiales _____

3.16 ¿Conoce y ha negociado los ítems que le cobra su agente de aduana?

Conoce Sí _____ No _____
Ha negociado Sí _____ No _____

3.17 ¿Sus agentes de aduana son certificados BASC?

Sí _____
No _____
No sé _____

3.18 ¿Conoce los requisitos que debe cumplir la factura comercial internacional para nacionalizar?

Sí _____
No _____

3.19 ¿Conoce y entiende la declaración de importaciones y la declaración de Valor?

Conoce Sí _____ No _____
Entiende Sí _____ No _____

3.20 ¿Conoce las 13 modalidades de importación?

Sí _____
No _____
Algunas _____ ¿Cuáles? _____

3.21 ¿Conoce y entiende las diferentes declaraciones de cambio?

Conoce Sí _____ No _____
Entiende Sí _____ No _____

3.22 ¿Su principal producto de importación requiere alguno de los siguientes vistos buenos o requerimientos previos?

ENTIDAD	PRODUCTO
ICA	_____
INPA	_____
Ministerio de Medio Ambiente	_____
Ministerio de Industria, Comercio y Turismo	_____
MINSALUD - INVIMA	_____
MINERALCO	_____
IAN	_____
MINDEFENSA	_____
Colcultura	_____
Federecafe	_____
INCONTEC	_____
Banco de la República	_____
INVIMA	_____
Superintendencia de Industria y Comercio	_____
Otro	_____

¿Cuál? _____

3.23 ¿Conoce las sanciones por las siguientes infracciones?

	SI	NO
Contrabando	_____	_____
Régimen cambiario	_____	_____
Por incumplimiento en los compromisos adquiridos en los sistemas especiales	_____	_____
Aduaneras de los declarantes en el régimen de importación	_____	_____
Aduaneras de los declarantes en el régimen de tránsito aduanero	_____	_____
Aduaneras de los declarantes como agente de aduana	_____	_____
Aduaneras del declarante como usuario aduanero permanente	_____	_____
Aduaneras de los usuarios de las Zonas Francas Industriales de Bienes y Servicios	_____	_____
Aduaneras de los depósitos públicos y privados	_____	_____
Aduaneras relativas al uso del sistema informativo aduanero	_____	_____
Aduaneras de los transportadores	_____	_____
Aduaneras en materia de valoración aduanera	_____	_____

3.24 ¿Sabe como se liquidan los tributos aduaneros ?

Sí _____

No _____

4. COSTOS Y TIEMPOS

4.1 ¿Su organización cuenta con algún sistema que el permita conocer sus costos logísticos?

Sí _____

No _____

4.2 Dentro de su operación de comercio exterior, indique que porcentaje representan los costos logísticos:

0 – 5% _____

5 – 10% _____

10 – 15% _____

15 – 20% _____

Mas 20% _____

4.3 Dentro de las siguientes opciones, cuál es la participación porcentual de cada una en sus costos logísticos:

Operación Sociedad Portuaria	_____
Transporte internacional	_____
Transporte interno	_____
Trámites aduaneros y demás	_____
Bodegajes	_____
Inspecciones (ICA, invima,)	_____
Operador portuario	_____

4.4 ¿Su organización cuenta con algún sistema que el permita conocer el lead time de su (s) producto (s)?

Sí _____
No _____

4.5 Dentro de su organización, ¿Cuáles de las siguientes funciones son subcontratadas a terceros y con quien lo hace? (AD = agente de aduana; B = Broker; F = Forwarder/OTM; OL = Operador logístico; Otros = Otros)

	AD	B	F	OL	OTROS
Almacenaje					
Preparación de pedidos					
Gestión de stocks					
Facturación					
Transporte de larga distancia					
Transporte de reparto					
Tramites aduaneros y demás autoridades					
Distribución física interna					

4.6 ¿Su proceso de importación requiere de tramite de alguno de los siguientes documentos? En caso afirmativo, por favor confirmar con cuanto tiempo lo obtiene.

DOCUMENTO	DÍAS
Registro de importación	¿Cuántos días? _____
Licencia de importación	¿Cuántos días? _____
Tramites ICA	_____
Tramite Invima	_____
Otro (s)	¿Cuál? _____

4.7 Para sus tramites de nacionalización en puerto y aeropuerto, ¿en que proceso considera usted se genera mayor demora? Enumere de 1 a 10 siendo el # 1 el de mayor demora.

Liberación de documentos	_____
Recibo de documentos originales (Factura cial, lista de empaque, conocimiento de embarque).	_____
Emisión de factura de la línea naviera	_____
Radicación de documentos (Muisca)	_____
Incorporación en el Syga	_____
Selectividad	_____
Inspección	_____
Levante	_____
Emisión de factura Sociedad Portuaria	_____
Retiro de contenedor del terminal	_____

4.8 ¿Utiliza usted la figura de transito aduanero para nacionalizar al interior del País?

Sí _____ ¿Conoce los tiempos de transito? Sí _____
No _____ No _____

4.9 ¿Conoce el tiempo de transito entre el deposito y su bodega ?

Sí _____ ¿Cumple este tiempo sus expectativas ? Sí _____
No _____ No _____

4.10 ¿Cuanto tiempo tarda la operación de descargue de la mercancía del contenedor en su bodega?

Entre 1 a 6 horas _____
Entre 6 a 12 horas _____
Más de 12 horas _____

4.11 ¿Conoce el tiempo libre que tiene para devolver las unidades vacías sin incurrir en demoras ?

Sí _____
No _____

4.12 ¿Conoce el tiempo que se tarda su transportador terrestre en devolver la unidad vacía en el deposito de contenedores de la línea naviera ?

Sí _____ ¿Cuántos días? _____
No _____

4.13 ¿En que rango de costos se encuentran su proceso de nacionalización? (agente de aduana, VoBo, gastos portuarios, transporte terrestre, depósitos, demoras, entre otros).

Entre \$500.000 y \$1.000.000 _____
 Entre \$1.000.000 y \$1.500.000 _____
 Entre \$1.500.000 y \$2.000.000 _____
 Más de \$2.000.000 _____

5. GESTIÓN DE ALMACENAMIENTO E INVENTARIOS

5.1 ¿Cuenta su empresa con un Centro de Distribución?

Sí _____ ¿Cuántos? _____
 No _____

5.2 ¿Cuál es la capacidad nominal de almacenamiento de su empresa?

mt² _____
 tons _____
 Otra _____ ¿Cuál? _____

5.3 En promedio cual es el porcentaje que su empresa maneja en almacenamiento de:

Materia Prima _____ %
 Producto en proceso _____ %
 Producto Terminado _____ %

5.4 ¿Cuenta su empresa con bodegas de almacenamiento para cada uno de los siguientes estados de:

Materia Prima Sí _____ ¿Cuántas? _____
 No _____
 Producto en proceso Sí _____ ¿Cuántas? _____
 No _____
 Producto Terminado Sí _____ ¿Cuántas? _____
 No _____

5.5 ¿Cuenta su empresa con equipos especializados para el control del almacenamiento de inventarios?

No _____
 Sí _____ ¿Cuales? _____
 ¿Cuántos? _____

5.6 ¿Cuenta su empresa con aplicaciones o software especializados en el control de inventarios

No _____
 Sí _____ ¿Cuales? _____

5.7 ¿Cuál es el número de superficies propias para almacenamiento que tiene en el país?

5.8 ¿Cuenta su bodega con un plan de manejo de No Conformidades (Averías, errores de despacho)?

No _____
 Sí _____ ¿Cuál? _____

5.9 ¿Cual es el porcentaje de averías con respecto a la capacidad de almacenamiento?

5.10 ¿Tiene implementado en su bodega un control de Inventarios Cíclicos?

No _____
 Sí _____ ¿Cuál? _____

5.11 ¿Cumple en su bodega con los estándares de BPA como aplicación de Filosofía de 5'S?

No _____
 Sí _____ ¿Cuál? _____

5.12 ¿Cual es el rendimiento de la planta operativa de su bodega?

5.13 ¿Conoce la eficiencia operativa de su bodega?

No _____
 Sí _____ ¿Cuál? _____

6. GESTIÓN ORGANIZACIONAL

6.1 ¿Existe un departamento/área/división de logística dentro de su organización?

Sí _____
 No _____

En caso de ser afirmativa su respuesta, ¿De quien depende el departamento/área/división de logística?

6.2 Dibujo u organigrama del departamento/área/división de logística y comercio exterior de su organización

6.3 Las actividades logísticas en su empresa se encuentran:

Aisladas: las actividades relacionadas con almacenaje, gestión de stock, transporte, transmisión o tratamiento de pedidos se encuentran en diferentes departamentos de la empresa. _____

No integradas: Existen funciones de aprovisionamiento, producción y distribución, pero no hay un departamento de logística que las integre. _____

Integración de logística interna: Existe un procedimiento expresamente establecido para coordinar adecuadamente toda la logística interna de la empresa, pero no está integrada con la logística internacional. _____

Integración logística internacional: además de la integración de la logística interna hay una buena coordinación de las actividades de gestión de flujos de materiales, información con clientes proveedores, operadores logísticos .etc. integración logisti _____

7. INDICADORES

7.1 Identifique en donde se presenta la mayor demora en su proceso de importación (Marque una sola opción)

Aduanas _____
 Procesos de nacionalización _____
 Recibo de documentos _____
 Otro _____

7.2 ¿Su empresa emplea indicadores sobre los siguientes componentes de la logística? Señale las categorías en las que emplea indicadores

Servicio al cliente	_____	TIEMPOS DE TRÁNSITO	
INDICADORES FINANCIEROS		Tiempos de nacionalización	_____
Rentabilidad	_____	Tiempos de entrega	_____
Gastos e ingresos	_____	Tiempos de exportación	_____
Cartera	_____	Tiempos DTA	_____
Ventas	_____	Preinspecciones	_____
Requerimientos (DIAN,	_____	Preinspecciones no	_____
Municipio)	_____	conformes	_____
Infraestructura (disponibilidad equipos y	_____	Exportaciones contaminadas	_____
suministros	_____		

4.1. ENCUESTA PARA EL PROCESO DE EXPORTACION

1. GESTIÓN DE COMERCIO INTERNACIONAL

1.1 El producto principal que exporta es (Elija una unica opción):

Materia prima e insumos _____
 Maquinaria, equipos y/o repuestos _____
 Producto Terminado _____

1.2 ¿Cuál es el tipo de carga que exporta, su clasificación y su consolidación?

Carga General _____ Carga Normal _____ *Contenedor _____
 Granel Líquido _____ Carga Peligrosa _____
 Granel Sólido _____ Carga Perecedera _____ *Carga suelta _____

1.3 ¿Con qué frecuencia realiza la venta de los productos que exporta?

Diaria _____ Mensual _____ Semestral _____
 Semanal _____ Bimensual _____ Anual _____
 Quincenal _____ Trimestral _____ Más de 1 año _____

1.4 ¿Cuál son las principales zonas de destino de sus productos exportados? (Nombre máximo tres)

Costa Oeste Norte-América _____
 Costa Este Norte-América _____
 Costa Oeste Sur-América _____
 Costa Este Sur-América _____
 Europa _____
 Caribe _____
 Costa Oeste Centro-América _____
 Costa Este Centro-América _____
 Medio Oriente _____
 Asia _____

1.5 ¿Hace uso de los acuerdos comerciales que tiene establecidos colombia actualmente con otros países en sus procesos de exportación?

Sí _____ Cuales? _____
 No _____

1.6 En su organizacion, ¿La persona encargada de realizar la negociacion de las exportaciones está capacitada para realizar negocios en otros idiomas?

Sí _____ Cual(es) idioma(s)? _____ Alto _____
 No _____ Medio _____
 Bajo _____

1.7 ¿Realiza alguna clase de evaluación del cliente antes de realizar la negociación para efectuar sus procesos de exportación?

Sí _____ Usted Mismo? _____ A traves de un tercero? _____
 No _____

1.8 En los países destino de sus exportaciones ¿Realiza la dristribución directa o a través de representantes?

Directamente con el cliente _____
 Por medio de Distribuidores Autorizados _____
 Ambos _____

1.9 Califique en orden de importancia los criterios que tiene en cuenta para seleccionar su principal cliente, siendo 1 el mas importante y 5 el menos importante:

Cobertura del mercado _____
 Estados Financieros _____
 Referencias Comerciales _____

Plazo de pago _____
 Forma de pago _____

1.10 Indique ¿Cuál es el término de negociación que más emplea en sus procesos de exportación?

EXW	_____	CFR	_____	DAF	_____	DDP	_____
FCA	_____	CIF	_____	DES	_____		
FAS	_____	CPT	_____	DEQ	_____		
FOB	_____	CIP	_____	DDU	_____		

1.11 Para sus exportaciones ¿recibe una orden de compra?

Sí _____
 No _____

1.12 ¿Posee usted una póliza de seguros que ampare su exportación?

Sí _____
 No _____

1.13 ¿Envía con anticipación la factura de lo que exportó, antes de la llegada de la mercancía?

Sí _____
 No _____

1.14 ¿Cuál es la forma de pago que utilizan sus clientes de exportación con más frecuencia?

Carta de crédito _____
 Cuenta de compensación _____
 Giro anticipado _____
 Giro directo _____
 Letra documentaria _____
 Orden de pago _____
 Leasing _____
 Tarjeta de crédito _____
 Pagos en pesos (\$) _____

1.15 Para usted ¿Cuáles son las restricciones del país destino que afectan su proceso de exportación?

Condiciones climáticas _____
 Máximo peso permitido de la carga por carretera _____
 Trabajos de fin de semana/festivos _____
 Autoridades portuarias extranjeras _____
 Otro (s) _____ ¿Cuál (es)? _____

2. GESTIÓN DE TRANSPORTE

2.1 De acuerdo a su término de negociación, ¿Conoce usted TODOS los rubros que componen el flete internacional que usted negocia para sus exportaciones?

Sí _____ Mencione, al menos, tres _____
 No _____

2.2 ¿Conoce con exactitud el tiempo de tránsito internacional de sus exportaciones?

Sí _____
 No _____

2.3 En términos porcentuales, ¿Qué medios de transporte interno (nacional) utiliza con mayor frecuencia en sus exportaciones?

Terrestre _____
 Ferreo _____
 Fluvial _____
 Aéreo _____

2.4 ¿Cuál es el modo de transporte internacioonal que utiliza para la exportación de su principal producto?

Transporte Aéreo _____
 Transporte Marítimo _____
 Transporte Terrestre _____
 Transporte Multimodal _____

3. GESTIÓN ADUANERA

3.1 En términos porcentuales, ¿Cuáles son las aduanas que más utiliza para realizar su proceso de exportación?

Buenaventura _____
 Barranquilla _____
 Santa Martha _____
 Cartagena _____
 Carga área _____
 Ipiales _____
 Cúcuta _____
 Otro _____

Especifique ciudad _____
 ¿Cuál? _____

3.2 La exportación de su mercancía la realiza a través de:

Directamente _____
 Agente de aduana _____

3.3 En caso de emplear agente de aduana, ¿Qué nivel de agente de aduana emplea?

Nivel I _____
 Nivel II _____
 Nivel III _____

3.4 ¿Conoce y entiende la declaración de exportación?

Conoce Sí _____ No _____
 Entiende Sí _____ No _____

3.5 ¿Conoce las 10 modalidades de exportación?

Sí _____
 No _____
 Algunas _____

¿Cuáles? _____

3.6 ¿Su principal producto de exportación requiere alguno de los siguientes vistos buenos o requerimientos previos?

ENTIDAD	PRODUCTO
ICA	_____
INPA	_____
Ministerio de Medio Ambiente	_____
Ministerio de Industria, Comercio y Turismo	_____
MINSALUD - INVIMA	_____
MINERALCO	_____
IAN	_____
MINDEFENSA	_____
Colcultura	_____
Federecafe	_____
INCONTEC	_____
Banco de la República	_____
INVIMA	_____
Superintendencia de Industria y Comercio	_____
Otro	_____

¿Cuál? _____

3.7 ¿Conoce los trámites ante la DIAN para realizar una exportación?

Sí _____
No _____

3.8 ¿Conoce las sanciones por infracciones aduaneras de los declarantes en el régimen de exportación?

Sí _____
No _____

3.9 ¿Conoce las sanciones por infracciones aduaneras del declarante como usuario altamente exportador?

Sí _____
No _____

3.10 ¿Su empresa cuenta con el Permiso para Inspección Zona Secundaria?

Sí _____
No _____

4. INDICADORES

4.1 Identifique en donde se presenta la mayor demora en su proceso de exportación (Marque una sola opción)

Aduanas _____
Inspección Antinarcoóticos _____
Emisión de Documentos _____
Otro _____

5. OTRAS PREGUNTAS

**5.1 ¿Conoce aspectos especiales de temporadas que se presenten en el país desde donde exporta?
(Por ejemplo: los fines de semana, en EEUU, los puertos no trabajan y los camiones no se pueden movilizar)**

Sí _____
No _____

Si su respuesta es afirmativa, ¿Cuáles son las que principalmente lo afectan?

Se pretende establecer un instrumento para la recolección de datos que permita evaluar el nivel de eficiencia de los procesos de importación y exportación por el Terminal marítimo de Buenaventura y poder realizar un diagnostico del nivel de competitividad en la cadena de abastecimiento. El instrumento está basado en importaciones en siete secciones así:

- Gestión de compras internacionales
- Gestión de transporte
- Gestión aduanera
- Gestión de costos y tiempos
- Gestión de Almacenaje e inventario
- Gestión Organizacional
- Indicadores

En las Exportaciones:

- Gestión de Comercio Internacional
- Gestión de transporte
- Gestión aduanera
- Indicadores

Con lo anterior se pretende determinar exactamente cuáles son los errores más comunes en los procesos de importaciones y exportaciones por la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, a pesar de que se han realizado varios estudios (entre ellos el aplicativo de Monitor y el Banco Mundial) siempre se han medidos dichos procesos de forma muy general. Lo que se pretende con este instrumento es determinar los inconvenientes particulares en cada sector para así poder proponer al gobierno Nacional, entre ellos Planeación Nacional, Ministerio de Comercio Industria y Turismo, DIAN y las entidades involucradas en procesos de mejoramiento específico, para el dinamismo de la actividad importadora y exportadora, la cual se vea reflejada en una amplia reducción del tiempo y de los costos para así lograr mayor competitividad en el mercado nacional e internacional y estar acordes a los acuerdos de integración económica. Lograr la estandarización de los procesos entre la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura y las normas aduaneras establecidas en el estatuto aduanero colombiano permitirá la reducción de los tiempos en los procesos de desaduanamiento, los procesos de exportación y los tránsitos aduaneros.

Es importante que el importador tenga en cuenta las siguientes variables para que el proceso de importación no tenga inconvenientes en el proceso:

1. Definición del termino de Compra – Venta Internacional – Iconterm.
2. Moneda de la negociación
3. Empaque, embalaje y etiquetado
4. Unitarización de la mercancía, peso neto, peso bruto
5. Lugar de nacionalización
6. Posición arancelaria
7. Vistos buenos
8. Acuerdos internacionales
9. Contratación de fletes internacionales
10. Agencia miento aduanero
11. Gastos de nacionalización
12. Transporte Terrestre
13. Forma de pago

El trabajo de investigación deja planteado el instrumento para que en otra investigación se determinen los resultados. Resultados que brindaran alternativas para mejorar los procesos y procedimientos en importación y/o exportación. Así como también conocer los problemas que se presentan a lo largo de la cadena de abastecimiento, para que las empresas puedan realizar un análisis detallado y un seguimiento continuo para poder mejorar no solo su eficiencia sino también su competitividad.

6. METODOLOGIA

Mediante la recopilación y análisis de datos sobre el proceso de importación, exportación y transito aduanero entre la autoridad Aduanera DIAN Buenaventura y la sociedad Portuaria Regional de Buenaventura se podrán señalar las áreas problemáticas dentro del proceso. Para luego priorizar las acciones de mayor impacto.

La metodología incluye los siguientes aspectos:

- Realización de Focus Group entre los auxiliares de la actividad aduanera que comprenden Sociedades de intermediación Aduanera, Navieros, Embarcadores, Operadores Logísticos, Operadores portuarios y empresarios del Valle del Cauca para evaluar su rol y la efectividad en la logística para la realización de un instrumento para el análisis de la cadena de abastecimiento.
- Se identificarán las limitantes en el ambiente operacional en los procesos de Importación/Exportación y transito aduanero.
- La identificación de costos y sobre costos y procesos a lo largo de la cadena logística

Por tanto el tipo de metodología es Cualitativa, exploratoria e interpretativa porque lo que se requiere es analizar el impacto social dentro de los cánones de la comprensión inductivo que orienten el comportamiento real no estructurado y estructurado, construido por los actores. Es decir por los auxiliares de la función aduanera, los organismos de control del Estado en la Aduana Especial de Buenaventura y los empresarios involucrados.

INSTRUMENTOS

Se hará uso de fuentes tanto primarias como secundarias. Pues el contacto con las personas encargadas del manejo de documentos, requisitos para el comercio exterior y personas directamente relacionadas pueden arrojar datos importantes para la investigación.

Para lograr el análisis del focus Group y sus resultados se grabará la sesión y se utilizarán unas preguntas diseñadas con anterioridad para establecer un orden y maximización de los resultados.

7. CONCLUSIONES

La complejidad de los procesos de importación y exportación exigen que los empresarios y la comunidad del comercio exterior estén constantemente actualizándose en materia de normas, decretos, leyes, etc. Pues a la hora de realizar cualquiera de los dos procesos, el tener conocimiento de estos podría generar una reducción en los costos. Pues solo para el proceso de importación se debe pagar bodegajes y usos de infraestructura en el puerto que son cobrados en dólares americanos (cobrados como antes mencionado según la tasa representativa del mercado, al día del retiro del contenedor) lo cual genera un sobre costo y tiempo de entrega o transformación de la mercancía. De igual manera para el proceso de exportación las quejas por parte de los exportadores por la falta de tecnología que se presenta en el terminal que hace que los procesos se demoren más de lo que deberían para poder llegar a ser un terminal más competitivo en cuanto a tiempos de procesos.

Se identificaron los problemas más comunes en los procesos operativos de importación y exportación en la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, gracias a la colaboración por parte de los empresarios involucrados en la mesa de comercio exterior que se llevaba a cabo en ADICOMEX se pueden plantear un sin número de inconvenientes los cuales han quedado plasmados a lo largo del desarrollo de este trabajo.

Es así como en este trabajo se constituye una propuesta para mejorar los procesos de importación y exportación, por tal esta razón se creó un modelo para poder evaluar la eficiencia de los procesos de importación y exportación (encuesta) de manera más particular por lo cual no solo se llevara a cabo en el Valle del Cauca sino también se dividirá en sectores de análisis, en el que se plantean preguntas para poder analizar toda la cadena de abastecimiento, para que sea aplicado más adelante y su resultado pueda ser ejecutado y analizado en otra investigación.

8. RECOMENDACIONES

- Como ya antes mencionado, se ha incrementado la disposición de crear bloques de integración a lo largo del mundo; así pues es necesario que Colombia continúe en este proceso para poder llegar con nuestras producciones a otros lugares y así generar una mayor competitividad en comparación con otros países.
- Es necesario que las empresas y/o empresarios se capaciten en todos los procesos y procedimientos que existen en materia de importación y exportación para que por el desconocimiento de los mismos no tengan inconvenientes a la hora de la nacionalización de la mercancía e incurran en gastos y tiempos mayores.
- Para poder tratar con las entidades correspondientes a los procesos y procedimientos de las importaciones y exportaciones se requiere que dichas entidades trabajen como una sola pues a la hora de los reclamos o inconvenientes todas ellas tienen jurisdicciones diferentes lo cual se refleja en los empresarios en tiempo y costos.
- Es necesario capacitar a los empresarios y comunidades vinculadas al comercio exterior en cuanto a las facilidades que presentan las entidades relacionadas (Ministerio de Comercio Industria y Turismo, Instituto Colombiano Agropecuario, Instituto de vigilancia de Medicamento y Alimentos, Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, etc.) a las cuales se pueden acceder en línea y así poder agilizar los trámites de los procesos y procedimientos en importación y exportación.

BIBLIOGRAFIA

- CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA 1991, Santa Fe de Bogotá D.C. Colombia.
- Decreto No 2298 de Diciembre 24 de 1935, expedido por Dr. Alfonso López Pumarejo.
- Decreto No 1706 de 1992, expedido por el Dr. Cesar Gaviria Trujillo.
- Decreto 1197 del 29 de Junio de 2000, expedido por el Dr. Andrés Pastrana Arango.
- Decreto 2685 del 28 de diciembre de 1999, expedido por el Dr. Juan Camilo Restrepo Salazar.
- DIAGNOSTICO EMPRESARIAL PARTICIPATIVO. Proyecto Col /92/005 N.U.
- ESTRATEGIAS DEL DESARROLLO EMPRESARIAL PARTICIPATIVO, PNDU. Proyecto Col /92/005 N.U.
- Instituto Geográfico Agustín Codazzi, La Guajira Aspectos Geográficos.
- INSTRUMENTOS DE LA PLANIFICACIÓN PARTICIPATIVA PROSPECTIVA. Proyecto Col /92/005 N.U.
- LEGISLACIÓN Cooperativa, leyes y decretos.
- Ley 488 del 24 de diciembre de 1999, expedido por el Dr. Andrés Pastrana Arango.
- Ley 32 de 1979, Dr. Julio Cesar Turbay Ayala.
- PRADA REYES, Efraín. Economía y Empresas, UIS 1998
- QUE ES LA METODOLOGÍA DEP. Proyecto Col /92/005 N.U.
- Resolución No 5644 de 14 de Julio de 2000, expedido por el Dr. Ricardo Ramírez Acuña.